История Больших Призов 1971 года и людей их проживших.

Хайнц Прюллер.

SHOUT
SHARE
IT

- Хайнц Прюллер.
  -
  - Небольшое предисловие от переводчиков
  -
  - Предисловие
  -
  - Год после Йохена
  - Пролог 1971: Стюарт против Ferrari
  - Жан-Пьер Бельтуа: Умирать запрещено
  - Гран-при Южной Африки
  - Джон Сертиз: Третья карьера
  - Марио Андретти: The golden boy
  - Клей Регаццони: Иногда я забываю тормозить
  - Гран-при Испании
  - Эмерсон Фиттипальди: Жених в голубых джинсах
  - Грэм Хилл: Книга заклинаний "Мистера-Бесстрастное Лицо"
  - Гран-при Монако
  - Ронни Петерсон: Новый Риндт?
  - Восемнадцать на старте
  - Гран-при Голландии
  - Мир Жаки Икса
  - Джеки против Жаки
  - Гран-при Франции
  - Франсуа Север: "нет" драгоценностям, "да" баронессе
  - Педро Родригез: он не знал что такое страх
  - Гран-при Англии
  - Тим Шенкен: Еще один молодой лев
  - Сладкий гром: Cosworth V-8
  - Джеки Стюарт: Настоящий чемпион
  - Большой приз Германии
  - Доктор Хельмут Марко: За наследие школьного друга
  - Рольф Штоммелен: Как хладнокровно это продолжалось
  - Гран-при Австрии
  - Ники Лауда: Почему не в разделе экономики?
  - Йо Зифферт: Жизнь на пятой передаче.
  - Гран-при Италии
  - Крис Эймон: Я старею и устаю
  - Питер Гетин: Сын жокея и аутсайдер
  - Гран-при Канады
  - Анри Пескароло: Бесстрашный сын хирурга
  - Денис Халм: Потерянная секунда

- Гран-при США
- Агония в Брэндс Хатч
- КОНЕЦ.

Хайнц Прюллер.

История Больших Призов 1971 года и людей их проживших.

Перевод и редакция:
Алексей Гесс (Hess)
Вадим Русов (Nelson01)

Небольшое предисловие от переводчиков

В отличие от Герхарда Бергера, автор этой книги, вероятно, практически не известен русскоязычному читателю. Поэтому мы решили дать небольшую справку.

Хайнц Прюллер (родился 30 апреля 1941 года в Вене) - австрийский журналист и с 1965 года бессменный комментатор гонок Формулы 1 на австрийском телевидении. С 1971 года и по сегодняшний день он в конце каждого гоночного сезона выпускает книги-обзоры, которые давно уже стали не имеющей аналогов классикой в немецкоязычной среде. Будучи лично знакомым с практически всеми значимыми личностями в автоспорте, автор во главу угла ставит в своих книгах и репортажах не столько сами гонки, сколько людей, информацию "из-за кулис" и исторические примеры. Правда, Хайнца Прюллера часто обвиняют в несколько чрезмерном австрийском патриотизме, из-за которого в его книгах соотечественникам уделяется непропорционально много места. Впрочем, если этих соотечественников зовут Риндт, Лауда или Бергер, такой подход вполне можно понять и принять.

В завершение осталось сказать несколько слов о деньгах. Хайнц Прюллер, как правило, называет суммы в австрийских шиллингах. Поэтому читателю не помешает знать, что в 1971 году 1 доллар США стоил примерно 3,5 немецких марки или 25 австрийских шиллингов.

Для Зеппи.

Эта книга посвящается Йо Зифферту.

Я не знал другого такого рыцарственного гонщика.

Предисловие

Я искренне надеюсь, что вам понравится "История Гран-при 1971". Это всеобъемлющее описание чудесного - в том, что касается меня - гоночного сезона. Хайнц Прюллер является на сегодняшний день, возможно, самым информированным о гоночном спорте журналистом в мире.

Для меня очень много значит - во второй раз выиграть чемпионат мира. Но, возможно, еще большее значение имеет то обстоятельство, что Кен Тиррелл уже в свой первый полный сезон в качестве создателя гоночных машин завоевал кубок конструкторов.

Я надеюсь еще раз, что читателю понравится эта чудесно документированная книга.

Джеки Стюарт
Бегнинс, 12 октября 1971

Год после Йохена

Деревья в аллее у "Галереи Лафайет" на бульваре Гаусманна были уже по-рождественски украшены, когда 12 декабря 1970 года Нина Риндт приехала в Париж. В тот город, где они с Йохеном прожили два года. Площадь Согласия, 8, штаб-квартира Международной федерации автоспорта: взгляд Джеки Стюарта был пуст, когда Нине еще раз пришлось быть храброй, принимая кубок чемпиона мира. Он сделан из массивного серебра, похож на супницу Людовика XIV и стоит 170.000 шиллингов. "Я знаю, как сильно Йохен желал этого трофея", - сказала Нина, - "но зачем он мне?"

Во время того, как финка проводила Рождество в Цюрсе-ам-Арлберге, вернулись воспоминания о радостных праздничных днях прошлой зимы: с Йохеном, с Пирсом Кариджем, с лыжным тренером Эрнстом. Через три месяца Эрнст умер от неизлечимой болезни, шесть месяцев спустя Пирс погиб в гоночной машине De Tomaso. Йохен был растерян. "Что лучше: такая судьба как у Эрнста или как у Пирса?", - спросил он Нину.

В то время как оглохшая на одно ухо после неудачной операции на зубе Салли Каридж собирается выйти замуж за укротителя зверей из Кента - он живет в одном доме с двумя детьми, несколькими детенышами гориллы и тигрятами - и часто выслушивает неодобрительные слова о гоночной карьере Пирса, Нина самоотверженно хранит память Йохена; "Шоу Йохена". Чтобы провести переговоры с командами по поводу передачи гоночных машин, она даже изменила своему решению никогда больше не посещать гонки и приехала в Монте-Карло. На второй тренировочный день Нина рухнула. Гран-при она смотрела с гостиничного балкона судовладельца Ниархоса; вместе с Жаклин Бельтуаз, которую выгнали из боксов, поскольку она ждала ребенка.

"Теперь я вижу, как пуста такая жизнь. И я думаю, что всем гонщикам нужна семья, чтобы было куда вернуться после гонки. Иначе этого долго не выдержать."

18 апреля, когда Йохену исполнилось бы 29 лет, Нина побывала на Центральном кладбище Граца; затем она посмотрела по телевизору Гран-при Испании. В тот день, когда 130.000 гоночных фанатов наблюдали за австрийским Гран-при, на могиле Йохена оставили записку. "Ты бы выиграл и сегодня", - нацарапано детской рукой. Австрийского спортивного идола почитают и посмертно. Во время гонки в Монце 5 сентября, место последнего успокоения Йохена превратилось в море цветов. Ветви

ивы так низко нависают над надписью на могильном камне, что ловишь себя на желании стряхнуть их, как волосы со лба Йохена.

Возложить цветы на автодроме Монцы директор Рестелли разрешил только в понедельник после Гран-премио. И все-таки уже во время частной тренировки Джеки Стюарт разглядел: между 15-м и 16-м отбойниками, считая от большого фонарного столба в Параболике, как раз там, где разбился Lotus 72, лежали красные розы. Четыре дня спустя я стоял там с гладиолусами, любимыми цветами Йохена, а рабочий трассы сердился, поскольку, чтобы впустить меня, ему пришлось прервать свой обеденный перерыв. В паддоке уже прогревали моторы.

"Jochen-Rindt-Memorial" в Тракстоне, трассе, требующей мужества, со слепыми поворотами, которые проходят на полном газу и на 4-й передаче, и на которой Йохен три раза побеждал, выиграл его бывший товарищ по Lotus Грэм Хилл. А гонку в память Йохена Риндта в Лангенбарне - швед Ронни Петерсон, которого многие уже считают "новым Риндтом". Наследником Йохена в качестве чемпиона мира стал его друг и соперник Джеки Стюарт, которого Йохен считал "одним из немногих гонщиков, действительно заслуживающих стать чемпионом мира". По гоночному классу в 1971 году у Джеки не было соперников, но он честно признает: "Йохен и в этом году мог бы выиграть титул."

В "год после Риндта" Стюарт стал серьезней, жестче, а его жена Хелен, несмотря на необычное самообладание, более нервной. Джеки знает: "Среди моих соперников у меня больше не осталось настоящих друзей". Закончилась безобидная, но при этом хитро-выжидательная болтовня в боксах, когда Джеки и Йохен пытались выведать друг у друга маленькие секреты. Прошло время, когда Йохен мог подойти к Джеки с микрофоном ("мне надо взять у тебя интервью, но ты и сам знаешь, что надо говорить"). Нет больше совместной раздачи автографов, когда один быстро царапал "Йо Рит", а другой напротив добавлял к "Джеки Стюарту" линии сверху, снизу и еще и точку; на это ему требовалось в три раза больше времени. "Джеки везде такой медленный", - стонал Йохен, - "но только не там где надо - в гоночной машине".

В "прочной семье, которая расходится только для сна" - как Джеки описывает семейные отношения на Женевском озере, теперь отсутствует Йохен. И когда парни Стюарта Пол и Марк гордо рассказывают о "нашем папе", трехлетняя Наташа тащит их к фотографиям и кубкам Йохена, Нине тогда приходится показывать фильм о Йохене Риндте: "This is my Daddy." Что Нина расскажет дочери, когда та спросит о Йохене? "То, что он делал, что хотел и добивался в этом успеха, и что я очень горжусь им.

Он был непоседой, всегда в движении и всегда хотел играть, всегда бороться."

Берни Экклстоуна, английского друга Йохена, часто будили в три часа ночи в его доме в Фарнборо. Снаружи стоял Йохен: "One game only - всего одну партию". Риндт и в Мадриде играл в карты, в то время как по телевизору передавали посадку чуть не погибшего в космосе экипажа Apollo-13. Он несколько дней возбужденно говорил о том, как повезло тому астронавту, который не смог полететь из-за "german measles" (краснухи). Реактивные самолеты Йохен ненавидел, "потому что они постоянно опаздывают." У него часто шла кровь из носа и он долгое время боялся зубного врача, потому что даже самый сильный наркоз не оказывал на него воздействия. Он был более робким, чем многие думали.

До того как он должен был поприветствовать боксеров перед одной встречей на ринге, я проинструктировал Йохена, что в начале ему лучше поприветствовать боксера-гостя и только потом жителя Вены Оршитца [Ханс Оршитц (род. 14 мая 1947) - австрийский боксер и певец. Чемпион Европы в легком весе в 1967 году. (здесь и далее примечания переводчиков)]. Йохен кивнул: "Теперь тебе осталось только сказать мне, кто из них Оршитц: негр, или тот, другой?". Но эра Оршитца в качестве чемпиона Европы уже давно прошла.

Без Риндта, который в 1970 часто без труда показывал лучшее время на тренировке (Колин Чепмен, восторженно: "У тебя поул!" - останавливающийся в боксах Йохен, спокойно: "Я знаю"), без Йохена, о котором Стюарт перед каждой гонкой говорил "он является проблемой", в 1971 году Lotus опустился до уровня статиста. В транспортере Lotus, с сиденья водителя которого после побед 1970 Йохен спокойно, как у окошка почты, через окно раздавал автографы, в этом году не лежал ни один победный венок.

Чепмен взял себе несколько выигранных Риндтом кубков; приз из Уоткинс-Глена 1969 года хранится у Лемми Хофера в Вене; первый кубок, завоеванный Йохеном за Lotus из гонки "Lady Wigram" в Кристчерч - у меня. Об остальном заботится Нина.

Ле Муи в кантоне Во, в 34-х километрах от женевского аэропорта Контрин, состоит из домов Нины Риндт, Йоакима Бонье и нескольких крестьянских дворов. Колодец, телефонная будка, почтовый ящик, железнодорожные вагоны, все раскрашено в яркие цвета, как из детских книжек. Ведь Ле Муи - это мирная, здоровая община, только воспоминания добавляют ей трещин. Хуже, чем в Тессине, который все время напоминает мне трагический роман о гонщиках Ремарка "Жизнь взаймы". Ведь

Клерфэ Ремарка был всего лишь литературным героем.

В построенном между делом супер-доме с сауной Йохен никогда не жил. Бывший домашний очаг, съемный дом Ингмара Йоханссона, теперь принадлежит немецко-американскому бизнесмену Гюнтеру Тилю, гоночному инструктору на Нюрбургринге. Из "Build S.A.", которую Йохен основал в 1969 году вместе с архитектором Андре Падро, и которая строила виллы недалеко от Гштаада, Нина вышла как акционер. Мотоцикл бывшей гоночной звезды сэра Джона Уитмора, который Риндт использовал для смелых поездок, сиротливо стоит в гараже у Стюарта. А моторная лодка, на которой Нина часто ездила обедать на другой берег озера, во Францию, нуждается в ремонте: сэр Джон попал на ней в аварию.

Ford Transit, которым Вальтер Хайс отблагодарил "за все, что Йохен сделал для Ford", использует для поездок за покупками шведская няня Бритт. Темно-синий Lotus Elan 2+2, подарок Колина Чепмена после победы в Хоккенхайме, давно продан. Нина оставила себе BMW.

Самый сенсационный маневр Риндта за рулем машины Гран-при, вероятно, имел место в 1970 году в Брэндс Хэтч: в "Паддок хилл бенд", правом повороте за боксами, он попробовал обойти на торможении Джека Брэбэма. Джек прижался к внутренней стороне поворота; левое переднее колесо Йохена оказалось зажатым между правыми колесами Брэбэма. "Но я подумал: Денис Дженкинсон не посмеет еще раз назвать меня трусом - я не уберу ногу с газа!". Так же отчаянно Йохен иногда водил и свои частные машины. Если кому-то на пассажирском сидении становилось страшно, он утешал: "Смотри, я ведь езжу, как Джеки Стюарт в его лучшие дни."

Пролог 1971: Стюарт против Ferrari

Со времен союза Колин Чепмен/Джим Кларк партнерство Кен Тиррелл/Джеки Стюарт является самым успешным в спорте Гран-при. И все же, похоже на чудо то, что Джеки уже четыре года не ездит за Ferrari. "Very, very nearly", - как говорит Стюарт, это не произошло. В 1967 году пришедший в отчаянье от своей BRM Джеки понял, "что получил уже достаточно формирующих характер поражений" и в Зандвоорте принял приглашение Феррари. Церемониал не менялся десятилетиями: вначале - посещение завода в Маранелло, потом обед с Коммендаторе с глазу на глаз в маленькой траттории [ресторанчике, - малоупотребимое слово].

Представитель Shell Баллизат являлся "частью договора", который был быстро напечатан. Джеки колебался подписывать: "Я немного боюсь Ferrari… поэтому мне надо показать контракт моему адвокату." Вопрос денег был уже разрешен, "хотя Феррари в то время считал, что каждый пилот хочет купить Маранелло". Договорились так: официальное подписание договора в августе, после гонки в Энне. Но между тем взошла звезда 22-летнего Жаки Икса. Гоночный директор Ferrari заполучил бельгийца, который шепнул Стюарту: "Ferrari утверждает, что ты требуешь слушком много денег". Прямо из римского аэропорта Стюарт позвонил Коммендаторе: ничего подобного, успокоил Энцо Феррари, мы со всем согласны. Но не он, ответил Стюарт, если Феррари не может держать под контролем собственного гоночного директора, то он не видит причин переходить в Ferrari. Стюарт открыл дверь телефонной будки, и дверь в Ferrari захлопнулась.

Она открылась снова в 1970 году, когда Стюарт разочаровался в своем имеющем 80 кг излишнего веса, устаревшем уже во время премьеры March. "В Цельтвеге Игнацио Джунти пролетел мимо меня на прямой, как мимо стоячего. Такого вообще никогда не бывало: чтобы Ferrari так меня обогнала"; это заставило Стюарта задуматься. Во время вечеринки для гонщиков в Уоткинс Глене Жаки Икс протиснулся мимо неожиданно задорного Клея Регаццони ("Хочешь потанцевать, Жаки?") и шепнул мне: "Ты уже знаешь, что Стюарт переходит в Ferrari? Нп он поднимет цены, обанкротит команду, за которую будет ездить. А для того, чьим партнером по команде будет Стюарт, останутся только "Peanuts"… орехи."

Когда позже я заговорил с ним об этом, Стюарт сказал, что Икс уже и так продлил свой договор с Ferrari и получает "без сомнения, больше, чем только на орехи." В отличие от

бельгийского Жаки, шотландский Джеки может вполне представить себе такое партнерство в команде. Высказывание Стюарта из Уоткинс Глена записано у меня на пленку: "Я не вижу оснований дальше ездить за команду, которая предлагает меньше денег, чем соперники и к тому же имеет более медленные машины. Без сомнения Кен поймет такую точку зрения."

В эти первые октябрьские дни 1970 года, Стюарт многократно мотался на вертолете между Уоткинс Гленом и Акроном, Огайо, штаб-квартирой обоих шинных гигантов Goodyear (годовой оборот 83 миллиарда шиллингов) и Firestone. С тех пор как бензиновые фирмы закрутили свои краны, спорт Гран-при стоит на трех столбах шинной индустрии. Однако один из них уже сломался целиком и еще один частично: Dunlop уходит, Firestone уменьшил бюджет вдвое.

Таким образом, пилот Dunlop Стюарт свободен как птица, "но на 1971 год я бы и так выбрал себе американскую фирму, потому что я очень сильно расширяю в Америке свои гонки и свой бизнес. США - это земля обетованная для автоспорта будущего, и когда придет время, я хотел бы стать Моисеем". Когда об этом прослышал Джон Сертиз, он, по слухам, сказал: "Почему Стюарт опускается до Моисея? He is God himself (он ведь сам Господь Бог)".

Когда в переговоры с шинниками вступил американский агент Стюарта МакКормак, с которым Джеки в 1969 году заключил пятилетний договор, первым предложением стало: четверть миллиона долларов (6,5 миллионов шиллингов) гонорара за шины на три года. Кроме Ferrari, у Стюарта было две возможности: остаться у Кена Тиррелла или перейти в Lotus. Стюарт обязался обьявить свое решение "через десять дней."

Десятый день это 12 октября. Я сижу у Джеки в "Clayton House" у Бегнинса. На этот раз он похож не как обычно, на французского князя времен Ренессанса, а на тяжело работающего бизнесмена (которым Джеки, без сомнения, и является). Очередной раз меня поразила его способность в любой ситуации заставить себя железно сконцентрироваться. После секундного раздумья, Джеки наговорил на пленку готовое к печати предисловие в десять страниц к книге о Йохене Риндте; глубоко волнующая дань Йохену, хотя его постоянно прерывали телефонными звонками: Модена… Лондон… Акрон. Между тем, он отбился от Хелен, которая хотела выбрать узор для обоев. Только к вечеру у Стюарта нашлось время поставить пластинки из старого сундука, поваляться на ковре с Марком и Полом, и когда Хелена болтала по телефону с подругой, он попросил "не занимать аппарат, потому что я жду еще один звонок". Ночным

самолетом Стюарт улетел в Лондон, на следующий день был куплен билет в Италию.

Но от рейса к Ferrari Джеки отказался. Значит, в Лондоне жребий был брошен. Превзошли ли Tyrrell-Ford-Goodyear-Elf предложение Fiat-Ferrari-Firestone-Shell, осталось неизвестным. Сегодня Кен Тиррелл говорит: "Ferrari и BRM нанимают пилотов собственными деньгами. Моей же проблемой было собрать достаточно, чтобы купить самого дорогого гонщика в мире. Договор с Goodyear рассчитан на три года. И еще то, о чем мы никогда не объявляем публично: Ford тоже принадлежит к нашим спонсорам, то есть - платит команде деньги."

Если Стюарт скромно говорит, что он номер 1 как у Ford-Cosworth, так и у Goodyear, это означает: будучи знаменосцем Ford в схватке с двенадцатицилиндровыми Ferrari, BRM и Matra, он получит лучший мотор V8, а в качестве высокооплачиваемого рекламного пользователя Goodyear он всегда будет первым тестировать новые шины.

Так как Ferrari доминировала в осенних гонках 1970 года и, таким образом, была фаворитом и на 1971, Стюарт считал, что столкнется с самым сложным вызовом своей карьеры. "Для спорта Гран-при будет лучше, если я буду стартовать не за, а против Ferrari". Ассистировать Стюарту будет его молодой "лейтенант", француз Франсуа Север, которого в 1970 году он охарактеризовал как "не такой профессионал как Шенкен или Фиттипальди, но очень талантлив". Конструктором стал углубленный в себя Дерек Гарднер, который раньше работал в Bentley. Первый Tyrrell он начертил в 1970 году на чертежной доске в своей спальне в Лименгтон Спа, потому что Кен Тиррелл потребовал от него соблюдать самую строгую секретность.

Ferrari мобилизовала против Стюарта самую боеспособную армаду за последние, как минимум, пятнадцать лет. Двукратного вице-чемпиона Жаки Икса ("в 1968 я выиграл один Гран-при, в 1969 - два, в 1970 - три, значит в 1971 - вероятно, четыре"), взлетевшего подобно комете Клея Регаццони и на две трети сезона победителя Индианаполиса Марио Андретти. Но Стюарт просчитал свои шансы: "Ferrari не сможет постоянно выставлять три отлично подготовленные машины; кроме того, могут произойти внутрикомандные схватки, потому что каждый из троих хочет выиграть и, без сомнения, может".

Lotus без изменений выставил бразильца Эмерсона Фиттипальди и шведа Рейне Виселля, сигаретный концерн "Golden Leaf" пожертвовал очередной чек на 45000 фунтов. BRM получил 50000 фунтов от производителя косметических товаров Yardley. Во время празднования по случаю официального

продления договора в фешенебельном лондонском отеле Yardley поблагодарил за увеличившийся на 17 процентов благодаря рекламе BRM оборот, представители BRM превозносили до небес их помощь. Затем джентльмены отошли в угол и поругались. Yardley хотел бы сохранить в команде Джеки Оливера, но BRM уже наняли в качестве второго номера Йо Зиффета. Первый - Педро Родригез, которому "много платят, но он стоит каждого пенни". Небольшую головную боль представляет из себя только рекламный договор Зифферта с Marlboro, потому что: а) Yardley принадлежит к "British-American Tobacco Concern", то есть к конкурентам и б) главному боссу BRM сэру Оуэну, убежденному трезвеннику и некурящему, не особо нравится подобная реклама на его машинах. В качестве номера 3 место в команде купил себе Хауден Генли. Он приехал в Европу из Новой Зеландии в машинном отделении грузового корабля и много лет трудился механиком в McLaren, чтобы финансировать свою гоночную карьеру. "Если ты вышел с самых низов", - знает Зифферт, - "то тем больше ценишь возможность ездить в Формуле 1".

Matra наняла в дополнение к "всефранцузскому" Жану-Пьеру Бельтуа новозеландца Криса Эймона. Оба находятся под давлением", - подозревает Стюарт, - "потому что Matra обвинила в поражениях 1970 года гонщиков". Анри Пескароло вынужден искать новую работу: "Все команды хотели, чтобы я принес деньги, только Фрэнк Уильямс взял меня просто так." Как Фрэнк добыл требуемые для финансирования 65 тысяч фунтов - остается загадкой. Авгуры Гран-при шепчут, что он, возможно, тайно принимал участие в большом ограблении почты.

Благодаря уходу Зифферта и Эймона светловолосый швед Ронни Петерсон стал лидером команды March - той группы, которая в 1970 году построила и продала более сорока гоночных машин, как пекарь - булочки. Пилотам March-Alfa - там сменяют друг друга де Адамич и Нанни Галли - платит миланская фирма. Испанский сын хирурга Алекс Соле-Руа купил себе место 1,5 миллионами испанской бензиновой фирмы "CS" (его недруги говорят: собственными деньгами). Родившийся в Египте Майк Беттлер использует состояние джентльменов Кларка, Мордаунта и Гутри, которые в ответ в белых костюмах наслаждаются бесплатным пребыванием в боксах. "Для March фунтовые банкноты часто важнее времен круга", - говорит хорошо информированный кое-кто.

На 1971 год Eifelland и "Auto, Motor und Sport" купили за 250 тысяч марок кельнцу Рольфу Штоммелену место у Джона Сертисса. Кроме того, Ford-Koln предоставил два мотора Cosworth стоимостью 7500 фунтов.

Рон Торанак выкупил у ушедшего на покой и вернувшегося в Австралию Джека Брэбэма его долю в фирме и добавил к предоставленному Goodyear и Esso бюджету в 50 тысяч фунтов свои личные 30 тысяч. Наследником Брэбэма в качестве номера 1 и самым старшим в Формуле 1 стал Грэм Хилл, которому платят в зависимости от успехов. Тим Шенкен обошелся дешево. За McLaren по-прежнему ездят Денни Халм и Питер Гетин. Хотя у наследников Брюса МакЛарена единственная команда, которая оперирует на всех трех больших полях сражений - КанАм, Индианаполисе и Формуле 1, однако она же единственная, для которой Формула 1 - не главное.

Команда Tyrrell начала 1971 год с двух "ляпов": Франсуа Север сломал себе ключицу во время катания на лыжах в Куршевеле, где у его зятя Бельтуа есть шале. А Джеки Стюарт ушиб запястье на тестах в Кьялами новых низкопрофильных - шин-пепельниц, когда у него на полном газу заклинило педаль газа.

Первую тень на сезон бросила 1000-километровая гонка в Буэнос-Айресе. Сын владельца отеля из Калабрии Игнацио Джунти - посреди всего театра в боксах Ferrari он был постоянно не по-итальянски спокоен и расслаблен, часто тихо улыбаясь, во время своей премьеры в Гран-при в Спа в 1970 году он, несмотря на остановку в боксах, стал четвертым, но на протяжении всего сезона его заслонял Регаццони - лидировал на 312P. Два раза он проезжал мимо остановившейся без бензина Matra, которую Бельтуа толкал в боксы. В третий раз Бельтуа пересек трассу. Ferrari Джунти врезалась в него и загорелась. Жизнь пилота оборвалась прямо на глазах у боксов и зрителей на трибунах.

Два итальянских тиффози избили выжившего. Брат Джунти - Бернардо, назвал проступок Бельтуа "равнозначным убийству". Француз попал под перекрестный огонь международной критики.

Жан-Пьер Бельтуа: Умирать запрещено

"Il corso sono cosi - таковы гонки, и Джунти знал, чем он рискует". Хуан Мануэль Фанхио, бывший пятикратный чемпион мира и организатор гоночной серии "Темпорада", приплелся вечером этого несчастливого дня в телестудию Буэнос-Айреса. С пепельно-серым лицом, последствия сердечного приступа и возбуждения - пример жесткого чувства долга, так как потом ему пришлось на некоторое время лечь в больницу. "Бельтуа сделал то, что любой хороший пилот сделал бы на его месте: попытался остаться в гонке." Бельтуа написал Энцо Феррари письмо: "Я спрашивал себя бессчетное количество раз, почему я просто не оставил машину стоять. Просто я не думал ни о чем, кроме гонки". В сентябре 1970 года Бельтуа был единственным гонщиком в Гран-при, от которого Нина Риндт не получила письма. Только деловое послание по поводу предоставления нескольких машин для парижского шоу, которое Йохен в 1969 продал Джонни Серво-Гавену и в котором Бельтуа был одним из организаторов. Но в Монте-Карло Жан-Пьер извинился так трогательно и смущенно ("Извини, Нина, я не знал, что тебе написать"), что у Нины выступили слезы. Бельтуа испугался: "Господи… что я сказал неправильно?"

Мало кому из гонщиков пришлось пройти через такие испытания, даже можно сказать через ад, чем родившемуся 7 апреля 1937 года в Париже сыну мясника. Он начал в качестве мотогонщика, "потому что для машин у меня не было денег", и завоевал одиннадцать французских титулов, пока не получил шанс в 1964 году от Rene Bonnet и в 1965 от Matra.

После тяжелой аварии в Реймсе его посчитали мертвым и оставили лежать на трассе. Насколько месяцев Бельтуа провел в больнице. Врачи объяснили ему, что его правая рука на всю жизнь останется неподвижной, однако они могут зафиксировать ее в какой-то определенной позиции. "Для вождения!" немедленно ответил Бельтуа. Свою первую жену, Элиану, он потерял в результате дорожной аварии. Когда он в 1968 году выиграл в дождь на Хоккенхаймринге, мало кого интересовал победитель, ведь в этой гонке разбился насмерть Джим Кларк. Три месяца спустя в Руане, когда из-за внезапно начавшегося дождя Бельтуа заехал в боксы для замены шин, кто-то крикнул ему, что несколько минут назад сгорел Йо Шлессер.

Реймс и последующие годы наложили отпечаток на всю жизнь Бельтуа. Внешность игривого француза в стиле рококо - с

кружевными рубашками и ярко выраженной тягой к антиквариату - обманчива. "После аварии ты никогда не остаешься прежним", - сказал мне Бельтуа однажды. "Вначале я думал, что достаточно хорош для чемпионского титула. Но теперь я больше не рискую, потому что знаю: это дело техники. Раньше для того, чтобы выиграть Гран-при, мне нужно было оказаться перед Риндтом и Стюартом; теперь только перед Стюартом". Во французском "домашнем Гран-при", когда толпы аплодируют ему, и радиорепортеры называют "чемпионом Бельтуа", Жан-Пьер может прыгнуть выше головы, преодолеть сковывающую усталость в правой руке и мчаться навстречу "Gloire". В 1969 он победил Икса и занял второе место. В 1970 он чувствовал, что "я могу выиграть и должен выиграть". Несмотря на "Мепрозинин", снотворное для супер-спортсменов, которое ему когда-то дал Жан-Клод Килли, Бельтуа до пяти часов утра лежал без сна. В гонке он лидировал, пока дефект шины не заставил заехать в боксы.

Звезда Бельтуа взошла параллельно со звездой Matra, фирмы, расположенной в 12 км от Парижа, в Велизи. Отец основателя Matra Лежадера, миллионер с влиятельными связями в правительстве, добыл 25 государственных миллионов. Бельтуа провел полную тестовую программу. Однажды в боксах Монлери он заговорил со светловолосой девушкой Жаклин Север. - "Для кого вы делаете хронометраж?". Жаклин подняла голову: "Для моего брата Франсуа, он тестирует Mortini 125". Бельтуа улыбнулся: "Он неплох, но слегка сумасшедший. Он ездит слишком резко".

Когда Север получил стипендию для молодых гонщиков "Volant Shell", Бельтуа сидел в жюри. И снова там же присутствовала сестра Севера. В 1968 она стала Жаклин Бельтуа. "Для меня это было очень удачно", - вспоминает сегодня шурин Север, - "потому что у меня не было денег и теперь мог хотя бы пользоваться ванной в комнате отеля Жана-Пьера".

Север многому научился от Бельтуа. Однажды в Барселоне, когда все соперники прибыли с кучей шин Firestone, ящиками инструментов и валами коробки передач, а Север только со своей гоночной машиной и больше ничем, и после шести тренировочных кругов спалил мотор, Бельтуа на него накричал: "Ты никогда не станешь настоящим гонщиком, если не будешь заботиться о технике! Если где-то появляется что-то лучшее, оно должно быть у тебя." Как вспоминает Север, Бельтуа по настоящему пришел в ярость: жесткий, но открытый зять, - "чьим фанатом я был уже задолго до того, как стал гонщиком сам".

У Бельтуа много профессий: владелец автомастерской в Париже. Автор многочисленных статей, в основном о вопросах безопасности. В 1968 году он написал книгу: "Defense de mourir". По

русски: "Умирать запрещено".

Хотя Бельтуа после трагедии Джунти постоянно утверждал, что подчинится только вердикту своих гоночных товарищей, но не судебному приговору, французский Союз приговорил его к трем месяцам дисквалификации, а летом ФИА - еще на три Гран-при.

И все же первая гонка Формулы 1 1971 года в Буэнос-Айресе - через неделю после несчастья - принесла победу Matra: Крис Эймон выиграл, несмотря на столкновение с Рольфом Штоммеленом, который был быстрейшим в первом заезде. Но пока еще речь не идет об очках в чемпионате мира. Звезды Ferrari еще на каникулах. Жаки Икс ездит на лыжах, Клей Регаццони пересел в боб [снаряд для бобслея] и гонялся за рекордом трассы в Сан-Морице, в ледяной кишке ему хотя бы не нужно тормозить. Когда Клей позже тестировал новую Ferrari 312B2, он вылетел в отбойники на песке, принесенном на трассу ночной грозой. Разбитую Ferrari еще не увезли, а Регаццони уже видели играющим в теннис с гоночным директором Шетти.

Гран-при Южной Африки

Изогнувшись, подобно штопору, полуголый артист протискивается под расположенной на высоте колен горящей бамбуковой палкой. Внезапно запылала танцевальная площадка, быстро организовали огнетушитель. Икс, Регаццони и Андретти, за столиком которых я смотрю знаменитое полуночное шоу "Кьялами Ранч", смеются от души. Армада Ferrari производит впечатление спаянного, рвущегося в бой, элитного боевого подразделения. Жаки, Клей и Марио едят, пьют и купаются вместе, при этом, когда ранняя пташка Икс строго приветствует Андретти "Good morning, sir!", он уже успевает пару раз проплыть вдоль бассейна. Когда Андретти лежит у бассейна, одно веко наполовину открыто, он напоминает сонного, но, тем не менее, всегда готового к прыжку тигра. Регаццони, как правило, сбегает от южноафриканского солнца под зонтик.

"Мы уважаем друг друга, пока что это самое важное", - описывает мне Андретти положение внутри команды. Икс считает, что среди по-настоящему лучших не бывает интриг, только "дальше внизу". Икс-Регаццони общаются по-французски, Регаццони-Андретти по-итальянски, Икс-Андретти, как уже упоминалось, по-английски. При этом замечаешь: воркующий французский Регаццони не идеален, зато у Жаки на удивление хороший итальянский. Гоночный директор Шетти пробивается сквозь жизненные передряги с помощью четырех языков.

Экипаж Ferrari оккупировал южную сторону бассейна, Джеки Стюарт расположил свой двор на северной. Хелен отложила пикантную книжку "Охотники за мужчинами" и пришивает, как снова типичная мать семейства, нашивку Goodyear на комбинезон Джеки. Семейная пара Стюартов - единомышленники. Грэм Хилл прибыл с гольфовых каникул в Тунисе, во время которых он выиграл у "Джеймса Бонда" Шона Коннери тридцать фунтов, и его радостно приветствует кинозвезда Сильвия Кошина. Северу пришлось оправдываться, почему он не привез с собой Бриджит Бардо, тем более что весь цирк Гран-при уже умирает он любопытства. ББ слишком поздно вернулась из лыжного отпуска, чтобы получить визу, сказал Франсуа и вызвал Стюарта на спор, кто дольше сможет остаться под водой. Поскольку, в отличие от Севера, Стюарт не выкуривает по пятнадцать Gitanes в день, он выиграл, продержавшись 21 секунду против семи, но Икс превысил этот рекорд. "В Акапулько я без проблем достигаю одной минуты, здесь слишком разреженный горный воздух", - оправдывался Стюарт.

Время от времени доносится шум с трассы Кьялами, и Стюарт вздыхает каждый раз, когда звонит телефон: "Работа зовет". Ему нужно опробовать два Tyrrell и один March, но на месте слишком мало механиков.

У Ferrari девять механиков на три машины, согласно Шетти это "самый минимум". Кажется, механики настроены в пользу Регаццони, потому что Клей "комуникативен, а Икс, напротив, слегка робок". За решетками, которые разделяют боксы, они выглядят укрощенными, расслабленными, но при этом выжидающими. Андретти: закаленный в американских джунглях из людей и машин. Регаццони: со стальным взглядом жесткого бойца. Икс: темные очки, улыбки, плавные движения боксера в легчайшем весе, от бедра.

"Регаццони самый жесткий в торможении, Икс лучше всего чувствует машину, а Андретти больше всех разбирается в шинах, не удивительно - в Америке это его главный бизнес", - сравнивает Шетти, который видит свою задачу, как гоночного директора, прежде всего в "организации и личных отношениях". "Эта профессия изменилась, Альфреда Нойбауэра больше нет". Главное - быть объективным, и Шетти отпустил всех своих трех асов, до лета не будет никакой командной тактики, "пока не станет ясно, у кого есть шансы на чемпионство. Но я никак не могу ограничить двух пилотов еще на старте". Поэтому позже все трое получат новые Ferrari одновременно.

И все же в Кьялами состоялись несколько мировых премьер: Ральф Беллами сконструировал для McLaren M19 "перевернутую подвеску" с перенесенными внутрь корпуса машины упругими элементами, чтобы уменьшить неподрессоренные массы. Робин Херд оснастил March 711 оригинальным передним спойлером, похожим на чайный поднос, и скопировал два важнейших элемента Lotus 72: смонтированные по бокам от кокпита радиаторы и передние тормоза, расположенные внутри корпуса, то есть полуоси, которые, хотя и полые, как у Lotus 72 до Монцы, но согласно Робину "в два раза прочнее, чем по расчетам" (внутренний диаметр: 12,2 мм, толщина стенок 7,3 мм, наружный диаметр 27 мм).

BRM P160 ниже и шире своего предшественника, впрочем, вообще все машины стали шире, пузатей. "Теперь все похожи на старую Matra MS80", - ухмыляется Халм, - "кроме новой Matra".

Из всех новинок, по словам Стюарта, ему больше всего нравится TS9 Джона Сертиза. "Умело сконструирована, тщательно изготовлена, сильная и быстрая". комплимент "Большому Джону", четвертому гонщику-конструктору после Джека Брэбэма, Брюса МакЛарена и Дэна Гарни. А так как Джек закончил карьеру, Брюс

разбился, а Дэн ушел, единственному, который сам управляет своими машинами.

Джон Сертиз: Третья карьера

Хотя ему всего 37, родившийся 11 февраля 1934 в Вестерхеме Сертиз считается "пожилым" в цирке Гран-при. Ему предстоит уже 22-й гоночный сезон, которые начались в 15 лет "замасленным Максом" в коляске отцовского мотоцикла и привели к семи чемпионским титулам в мотоциклетном спорте и одному на четырех колесах - в 1964 году на Ferrari.

Будучи чемпионом мира, робкий Сертиз боялся, что фанаты возьмут штурмом его дом. Поэтому он построил далеко расположенный сельский дом с забором в несколько метров высотой. До него еще никогда не добирался ни один фанат, и Джон может спокойно отдыхать. Внутри Сертиза горит огонек, 99 Больших призов (испанский будет сотым) сжигают его изнутри. А с тех пор, как на него навалилась двойная нагрузка гонщика и конструктора, щуплый, но упорный британец похож на горящую с двух концов свечу.

Сертиз считается "одиноким волком", бойцом-одиночкой: вежливым, но скрывающим свои чувства. То, что на Нюрбургринге в 1969 году, на вершине кризиса Риндт-Чепмен, он сказал мне: "Йохен еще даже не знает, что такое по-настоящему сложная команда", заставляет подозревать, что ему уже многое пришлось пережить. Или, может быть, Ferrari, Cooper, Honda и BRM с ним?

"Я всегда ощущал сильную ответственность за свои машины, поэтому у меня возникали "arguments" - вежливое английское обозначение для ссоры - "с теми моими командами, которые считали по-другому", - признался мне Джон. Он всегда знает, чего хочет и часто говорит то, что думает. Его пребывание в Ferrari закончилось внезапным разрывом контракта, его эра в BRM - проблемами со здоровьем. "Одинокий волк" плохо чувствует себя в стае. Когда-нибудь Сертез должен был открыть свое дело. Это был лишь вопрос времени.

На своей фабрике в Эденбридже, графство Кент, он сегодня командует 35 людьми. На стене его бюро можно прочесть: "Вчера прошло, завтра еще не наступило, у нас сегодня - используй его".

Мало кто знает, что на 75 процентов Сертиз сам финансировал свой проект. "Потому что, когда летом 1970 года моя машина Формулы 1 была готова, спонсоры уже давно распределили свои деньги". Сертиз справился благодаря обширным тестам шин, за которые Firestone платил от двух до трех фунтов за милю. На 1971 год Сертиз объединился с Робом Уокером, чтобы не стать жертвой изменившейся политики Firestone: шинная компания хотя и сохранила премии первым трем в Гран-при (150

000 шиллингов победителю), но больше не платит денег по договору и, кроме того, выставляет командам счет на 7680 шиллингов за комплект шин.

У Роба Уокера же, единственного из европейцев, еще остался действующий договор с Firestone, который был заключен в 1967, когда за наследника династии производителей виски еще ездил Йо Зифферт, и он истекает только в конце 1971 года. Таким образом, финансы Джона в безопасности, и он может снова надеяться на победы. Наконец-то он выглядит счастливым.

На новом "TS9" Сертиз уже через семь кругов на тренировке побил время "TS7".

Вообще в боксах Кьялами можно увидеть много счастливых лиц. Крис Эймон хвалит Matra как "лучшую машину, на которой я когда-либо ездил", как по устойчивости на дороге, так и по мощности мотора, и заметил "потрясающее победное настроение в команде". Йо Зифферт находит управляемость BRM "намного менее неуклюжей, чем March". Однако его смущает то, что новые шины подходят только к новым дискам, однако новые диски не подходят к старой машине.

Последний крик моды в технике - кроме облегченных на 10 килограмм дисков Hewland FG-400 и изобретенных Lotus асимметричных дисков - это "шины-пепельницы". Если в 1970 высота катков из резины, серы, сажи и других химикатов составляла две трети от общей ширины, но сейчас не более одной трети. И еще: в 1970 году задние колеса проворачивались 750 раз за милю, а теперь 1000 раз, то есть на 25 % быстрее. "На старте ведущие колеса больше не проворачиваются так сильно", объяснил гоночный шеф Goodyear Лео Мель, "и в холодную погоду быстрее достигается идеальная температура". Проблемы возникают в жаркую погоду, на данный момент Goodyear решил их лучше, чем Firestone. "Ничего. Мы ничего не можем поделать с шинами. Firestone становятся, как мыло", - жалуется Шетти во время тренировки. А гоночный инженер Ferrari Мауро Форгьери стонет посреди своей боевой эскадрильи: "Deciesiette otto, 1:17,8. Madonna mia!". Он имеет в виду показанное Стюартом еще в среду время. Эймон подобрался к нему ближе всех. При этом Тиррелл приказал установить первый мотор Cosworth 1971 года выпуска, которому обещают на 500 оборотов больше, только на последнюю тренировку.

Несмотря на две замены моторов, "потому что Икс на прямых был на 7 километров в час медленнее, а Андретти на тренировках уже проехал больше целой дистанции Гран-при", быстрее пилоты Ferrari не стали. Даже хуже: Денни Халм несколько кругов держался вместе с Ferrari и на последнем зачетном кругу

вытеснил Икса с восьмого стартового места. А Халм, так же, как и Виселль, и Пескароло, в гонке всегда быстрее, чем на тренировке. Это всем известно.

Утром гоночного дня Денни настроен так оптимистично и радостно, как никогда со времен Мехико Сити 1969, где он выиграл свой последний Гран-при. Светловолосая подруга Эймона Эрика, тиролька из Англии, с удивлением заметила "что Крис впервые всю ночь говорил во сне, о Ferrari и о своих шансах на победу". Когда кто-то сказал, что Ferrari изберут тактику выжидания, Эймон рассмеялся: "Можешь себе представить, чтобы кто-то из этой троицы ждал?"

Регаццони опасался чистой шинной гонки: "Если мотор Стюарта выдержит, после второго круга мы его больше не увидим". Икс сделал ставку на надежность мотора Ferrari. Но по-настоящему оптимистично настроен только третий член команды. Тот, который в двух стартах в Кьялами (на Lotus и March) еще ни разу не доехал до конца, но зато впервые сидящий в Ferrari - Андретти. "У нас большие шансы на этот раз победить".

За завтраком в "Кьялами Ранч" - большой стакан апельсинового сока, кукурузные хлопья, чай, так как кофе он никогда не пьет - Стюарт объяснил мне свою тактику ухода в одиночный отрыв. - "Видишь ли, мой новый мотор еще жестковат, и ему нужно несколько кругов, прежде чем он начнет работать эластично". Меня не перестанет удивлять, насколько точно Джеки может предсказать течение Гран-при: "В начале гонки я больше всего опасаюсь Регаццони, но на протяжении всей дистанции для меня более опасным станет большой гоночный опыт Икса и Андретти. И, думаю, Денни Халма".

Стюарт, Эймон и Север установили по совету Лео Меля на левые колеса более выносливую, но медленную резину G-20, а на правые быструю, но нагревающуюся G-24. Но, за исключением Халма, всем пилотам на Goodyear старт не удался. У Эймона чуть не заглох мотор, хотя он отпустил сцепление только при максимальных оборотах в 11500; Стюарту пришлось пропустить шесть машин; Хилл вообще тронулся последним. Зато Зифферт к первому повороту катапультировался с 16-го стартового места на восьмое. "Ну и где же самые быстрые на тренировке гонщики Goodyear?", - злорадно смеются у стены боксов техники Firestone. Порыв ветра срывает у них волосы со лба, когда после стартового круга первыми мимо проносятся Регаццони и Фиттипальди.

Теперь атаковать начал железный, невосприимчивый к жаре Халм. У него бицепсы, как у профессионального боксера, и Риндт всегда утверждал, что тот "силен, как бык". Он обогнал Фиттипальди, догнал Регаццони и на 14-м круге с четвертой

попытки обошел его на торможении. Вскоре после этого в боксе для замены шин остановился Икс, которого мучали проблемы с коробкой передач. В группе преследования - Сертиз, Родригез, Стюарт, Андретти, Зифферт - Зеппи сражался как лев. В жесткой, но честной борьбе речь идет о сантиметрах и Зифферт находит это "прекрасным".

Стюарт, напротив, постепенно начинал понимать, какой ужасной потерей мощности страдал его V8. Такой же диагноз поставил себе Эймон, сражающийся в середине пелетона с южноафриканцами Чарлтоном и Лавом, страдающим от проблем с тормозами Петерсоном и вернувшимся в Формулу 1 Редманом. То же самое касалось и Фиттипальди, который, вместо того, чтобы быть быстрее, становился медленнее и Штоммелена, настолько огорченного своим слабым мотором, что он "уже сейчас хотел бы вылезти и идти пить кофе".

После 30-и кругов у Регаццони вышла из строя свеча. Внезапно он уже не мог больше удерживать 200-метровое отставание от лидирующего Халма, потерял аэродинамическую тень и увидел в зеркалах заднего вида все увеличивающийся сражающийся дуэт Сертиз-Андретти.

Отлично идущие BRM в течение одного круга оказались в боксах. У Родригеса повреждена передняя часть машины и вытекшая охлаждающая жидкость обожгла Педро ноги. У Зифферта не было больше давления масла, а Генли стало плохо в горячем кокпите: он въехал в боксы, где его стошнило.

На 37-м круге Сертиз и преследующий его как тень Андретти обошли Регаццони и Сертиз стал уже вторым. Но восемь кругов спустя у "TS9" сломалась масляная помпа коробки передач. "Большой Джон" протащил по трассе свою собственную подбитую конструкцию еще тринадцать кругов, пока адский грохот не возвестил об окончательной кончине коробки передач. Под бурные аплодисменты Сертиз вылез и тихо сказал: "Сегодня я мог бы выиграть". Еще полчаса спустя выяснилось, что он был прав.

В схватке с пилотами Lotus: Виселлем и Фиттипальди, Север дошел до крайней степени изнеможения. Он единственный носил новый, на 2 кг более тяжелый комбинезон, от которого все товарищи отказались, назвав его "слишком жарким". По лицу Севера текли ручьи пота, соль въелась в глаза, и когда Франсуа на долю секунды мигнул, он пропустил свою точку торможения. Tyrrell полетел под откос, пожарные немедленно покрыли его пеной. С остекленевшим, направленным вдаль взглядом, под действием сильного шока и странно хромая, Север приплелся в боксы. "Со мной все в порядке… мне нужно к Кену", - сказал он мне, но поскольку больше не смог выдавить из себя ни слова,

Тиррелл немедленно отправил его к врачу. Там он поспал и появился на трассе только когда уже начало смеркаться.

"Покажите Виселлю: Север сошел, минус 18 до Стюарта", - приказал Чемпмен, - "А другому парню, Фиттипальди…". Второй сигнал Lotus остался неизвестным, так как у бразильца прямо перед боксами капитально сгорел мотор. Он направил машину на полосу песка и, опасаясь взрыва, молниеносно отстегнул ремни безопасности.

После 60-и кругов по-прежнему лидировал Халм, на 4 секунды опережая Андретти, 16,9 - Регаццони и 21,4 - Стюарта, который после недолгого и безуспешного сопротивления на 66-м кругу обошел Регаццони. Так стало ясно, что благодаря тактической интуиции Джеки доведет свою гонку до более или менее хорошего конца.

Дрожащие от возбуждения боксы Ferrari, которые только внешне казались держащими три машины на ниточках, подобно марионеткам, с помощью постоянно меняющихся цифр, сигналов в плюс и минус, контрастировали с холодной расчетливостью парней из McLaren в рубашках с короткими рукавами, которым нужно было концентрироваться исключительно на Денни Халме. Для этого им служило гигантское табло с оранжевыми цифрами. Но в последней трети гонки Андретти ехал с небывалым напором. Еще шесть кругов. Главному механику Аластару осталось шесть раз пройти от боксов к стене. Андретти проехал быстрейший круг с 1:20,3 и сократил отставание от Халма до двух секунд. Денни знал, что, если ничего не случится, ему удастся противостоять Андретти, но так же он знал, как много воды утекло с тех пор, как он был для других серьезным противником.

Еще три круга… И тут у лидирующего McLaren сломалась продольная штанга подвески, штифт пробил шасси. Денни увидел в зеркалах, как его левое заднее колесо начало выписывать восьмерки и грозило отвалиться. Ему пришлось сбавить скорость. Один за другим его обошли Андретти и, чуть позже, Стюарт, Регаццони, Виселль и Эймон.

"В 1967 году я тоже долго лидировал в Кьялами и не выиграл", - вспомнил Халм, - "и все же я стал чемпионом". Он сильный, несгибаемый человек, - а Андретти, как Халм сразу заметил "a tought little boy with a golden heart", - маленький, крепкий парень с золотым сердцем.

Незадолго до финишной линии Халм увидел Ferrari в зеркалах во второй раз. Но Андретти не помчался на полной скорости к клетчатому флагу, а наоборот, попридержал свою Ferrari на пару секунд рядом с McLaren, понимая, что должен был чувствовать бедный Денни. Халм проиграл, но не был побежден.

Марио повернул голову вправо и приветственно поднял руку, и только потом финишировал победителем.

Стюарт стал неожиданным и счастливым вторым. Регаццони, которому ничего не дают третьи места - кисло улыбающимся третьим. Икс - незаметным восьмым. У Андретти не было времени праздновать. Сплетенный из пахнущих медом протей, национального цветка Южной Африки, победный венок остался в Кьялами. Спустя час после пересечения финишной линии Андретти уже сидел в самолете, его звали тесты в Индианаполисе.

И только уже в воздухе Марио понял, что сбылась его детская мечта.

Марио Андретти: The golden boy

Кто-то однажды приписал "человеку, который ездит как дьявол" лицо ангела. Андретти не похож на мрачных, колючих, типичных "газ-в-пол-пилотов" из США, о которых Йохен Риндт однажды сказал, что они "выглядят так же, как их зовут и как они ездят". Его лицо отважно, почти рыцарственно, его черные волосы блестят, хотя он их не смазывает. Свои 69 килограммов он передвигает с непринужденной элегантностью и всегда экстравагантно и цветасто одет (последнее время карманы брюк у него располагаются чуть выше колен).

Он человек, живущий в двух мирах. Его лучше всего узнаешь на его любимом ристалище. Впервые я встретился с ним в 1967 году в Индианаполисе, объединяющем в себе золотой прииск, жертвенный алтарь и собор. В то время Марио Андретти уже заработал десять миллионов шиллингов и давно въехал в дом своей мечты в Назарете, Пенсильвания. Рекламщики Инди называют его человеком, который, "презирая смерть, достигает границ, которых боятся другие". Его нельзя было победить, только дождаться, когда он сойдет (в Европе в то время подобную роль играл Джим Кларк). И вскоре Андретти стал "всеобщим королем".

Парнелли-Джонс сказал мне об Андретти дословно следующее: "однажды он тоже проснется и с ужасом спросит себя: зачем мне все это? И как можно быстрее закончит карьеру". Андретти немедленно опроверг эту гипотезу: "Другим, которые добрались так же далеко, как и я, может, и хватит двадцати гонок в год. А мне нужно восемьдесят, потому что мне ясно, что я появился на свет только с одной целью: гоняться."

Тогда, в 1967, он уже второй раз сражался с неписанным законом Инди, который гласит, что никто не может выиграть " 500 миль " с поул-позиции. Его Brawner-Ford, копия Brabham, считался настоящим сокровищем, за который миллионеры напрасно предлагали огромные суммы. И еще. В отличие от соперников, дорого продававших каждый квадратный сантиметр рекламной площади на своих машинах, Андретти - трехлетний договор с которым стоит Firestone 14 миллионов шиллингов - бесплатно наклеил надпись, которая не принесла ни цента: "Девятая пехотная дивизия". Марио думал о товарищах во Вьетнаме.

В гонке Андретти потерял правое переднее колесо. Два года спустя его полноприводный Lotus разбился о стену в аварии на тренировке. Марио несломленным пересел в Hawk-Ford и выиграл свой первый Инди, что принесло ему 206 727 долларов и шесть

центов. Во время церемонии награждения у толстого босса STP Энди Гранателли на глаза навернулись слезы. Позже фотографию подписали: "эти два человека, наконец-то покорили Эверест автоспорта". Кто-то между делом заметил Стюарту, что они похожи на мафиози. Стюарт: "Они и есть мафиози".

Андретти - не сицилианец. Родился в Монтане около Триеста (28 февраля 1940), на несколько минут позже своего брата-близнеца Альдо. Война привела Андретти в Лукку. Месяцами они ютились в бараке для беженцев, в одной комнате вместе еще с двадцатью семьями. Вместе с миром вернулся и автоспорт. В возрасте 13-ти лет Марио и Альдо попробовали себя в итальянской Формуле Юниор.

Вскоре после этого Андретти эмигрировали на корабле в Америку и, как и 80 миллионов перед ними, прочел надпись на статуе Свободы, обещающую "уставшим, бедным и порабощенным" по ту сторону золотых ворот "свободу". Отец Андретти нашел работу на текстильной фабрике. Марио, по образованию автомеханик, пахал на автозаправке и учил английский. В Новом свете итало-американцы не всегда становятся певцами или гангстерами - Андретти стал гонщиком. Сначала на сток-карах, потом миджет на деревянных и песчаных треках, и, наконец, машины USAC. Без конца в деле, почитаем фанатами, высокооплачиваемый индустрией, Марио Андретти стал "golden boy" [прим.: "золотой мальчик"] американского автоспорта.

Но он никогда не забывал своей детской мечты. "С тех пор как я 14-летним увидел гонку в Монце в 1954 году, в которой Альберто Аскари сражался против Фанхио, я всегда хотел оказаться в Ferrari Формулы 1. Великий Аскари навсегда останется моим примером." рассказал мне Марио. "И если я когда-то достигну, как пилот Гран-при, половину того успеха как он, я буду счастлив". Вскоре Марио почувствовал "фантастический вызов Формулы 1".

В 1968 казалось - время пришло. На тренировке в Монце Андретти сел в Lotus. Но всего лишь на 30 минут, потом эстафета из вертолета и самолета доставила его в боксы гонки "Hoosier 500" в Индианаполисе, чтобы в воскресенье прилететь обратно в Монцу. Времени было так мало, что Чепмену и жене Марио, Дин Анне, пришлось помогать загнанному тигру переодеться. Когда Марио остался в зеленых в цветочек плавках, Дин Анне руками и ногами отбивалась от фотографов: "Don't take pictures". Фанатам не стоит видеть своего героя в трусах… В воскресенье Андретти запретили стартовать, и он был в ярости.

Чепмен не только почуял в "Тигре Андретти" нового Джима Кларка, но и использовал его в 1969, чтобы надавить на Йохена Риндта. Во время частной вечеринки Lotus после первой тренировки

на Нюрбургринге Чепмен поздравил своего "пилота-мечту" по трехкратному поводу: "Во-первых, в связи с прибытием в Европу; во-вторых, с самым коротким дебютом, который когда либо удавался профессионалу на Нюрбургринге (мотор сгорел через два километра); в-третьих, с рождением дочери. Трудно поверить, но кроме автоспорта, у Марио еще бывает свободное время." То, что Андретти на Lotus 63 проехал на тренировке круг за 8:15, "хотя я обнаруживал все новые повороты", должно, по мнению Чепмена, "войти в историю гонок". В Гран-при Марио врезался в забор и лишился двух колес. Казалось, его попытки в Формуле 1 обречены на неудачу. В 1970 Гранателли купил ему March. Привыкший к плоским как доска бетонным овалам, Андретти самозабвенно сражался с каруселью из поворотов, но был разочарован March. В ответ команда охарактеризовала его как "просто слишком медленного". В Хараме Макса Мосли развеселило то, что Андретти полил шины водой: "возможно, его кураторы что-то понимают в Инди, но ничего в Формуле 1". Очки за третье место в Испании, с отставанием на один круг от Стюарта, остались единственными завоеванными Марио очками… пока он не получил в Ferrari "тот большой шанс, которого я так долго ждал". И сразу же триумф.

Но Марио уже знает, что из-за стартов в Америке ему придется пропустить в 1971 году минимум четыре Гран-при, как бы он ни старался подправить свой гоночный календарь, чтобы чаще пересекать "Atlantic River" - как он ласкательно называет океан. "Я думаю", - смеется Марио, - "теперь я снова больше чувствую себя итальянцем".

Через два дня после Кьялами я был в "ателье гоночных машин", у Ferrari в Маранелло. 72-х летний Энцо Феррари ежедневно сидит с 14 до 21 часов в своем бюро, которое рабочие почтительно называют "студия", и где опущенные жалюзи создают мистический полумрак. "Человек, который хочет знать правду", так гоночный директор Шетти описывает Коммендаторе. "Поскольку он никогда не ездит на гонки, нужно следить за тем, что говоришь. Потому что многие докладывают ему по-разному".

Доктор Петер Шетти ушел из активного автоспорта и все же по-прежнему сопротивляется планам своего отца вернуться домой, на текстильную фабрику в Базеле. Он напрямую отвечает перед Коммендаторе за настройки машин Формулы 1 и прототипов. Этакий тестирующий гоночный директор. "Если мы меняем какую-то деталь, я должен испробовать ее до пилотов; чтобы не изменять критерии". Жаки Икс вспоминает, что в начале его пребывания в Ferrari его спешно вызвали на тесты в Модену, где он обнаружил шасси без мотора. "Теперь большинство тестов проводит Регаццони", - смеется Жаки. Личный рекорд трассы Клея

в Модене: 49,1.

На 1971 год Ferrari планирует построить четыре машины Формулы 1, одну Кам-Ам и два прототипа. Производственный отдел под началом человека Fiat Дондо (годовая продукция: около тысячи машин) на данный момент перестраивает восемь "512S" в "512M". Они еще не знают, как сильно повлияют на их планы и парализуют работу грозящие забастовки

В любом случае, новая "312 B2" считалась потенциальной чемпионской машиной 1971 года. "3" означает 3 литра, "12" - 12 цилиндров, "B" - оппозитный двигатель и "2" - 2 модель. Количество лошадиных сил: 465. А поскольку инженер Мауро Форгьери, который пришел в Ferrari прямиком из университета Болоньи, считается, согласно Шетти, "очень точным с технической точки зрения, колебания составляют максимум 5 л.с., о которых гонщикам не известно". Вес: 565 кг, то есть несколько выше ограничения. Трубчатое шасси усилено листами алюминия; дисковые тормоза охлаждаемые, подвеска современная: Ferrari - единственная команда, экспериментирующая с поперечным расположением пружин сзади.

В "Гонке чемпионов" в Брэнд Хэтче, не входящей в зачет чемпионата мира, премьеру отпраздновали три машины Формулы 1. Две сошли: Lotus 56B с турбиной и Фиттипальди за рулем из-за сломавшейся задней подвески, и похожий на краба Brabham BT34 Хилла из-за дефекта клапана. Третья продержалась и победила: "312B2" Регаццони. Это была срочно отремонтированная машина, попавшая в аварию в Кьялами, хотя она отвратительно держала дорогу из-за неправильно подобранных амортизаторов. Однако поскольку сомневающийся в погоде Стюарт ехал на дождевой резине, а трасса осталась сухой, Клей даже показал соло: преимущество в 20,9 секунд.

"Такие парни как Регаццони, которые внезапно врываются в ряды элиты, это всегда хорошо", шепнул мне Стюарт летом 1970, когда Клей внезапно ворвался в ряды элиты. "Потому что новые лица помогают имиджу нашего спорта". Сам же Регаццони тоже получает определенный имидж, раньше бывший скорее своенравным. И иногда казалось, что с ним что-то не ладно.

Клей Регаццони: Иногда я забываю тормозить

Его комбинезон украшен, как китель героя войны Оуди Мерфи. Но вместо наград за храбрость он носит рекламные наклейки. Для часов Heuer и для Astor с фильтром (в прошлом году, сам некурящий, он рекомендовал Marlboro), для фруктового сока Rivella и несколько густоватого Biostrath, о котором говорится в швейцарском слогане "Йо и Клей говорят - Biostrath для хорошего здоровья." У него есть собственный менеджер по рекламе и собственный заведующий отделом печати. Лишь нашивки на огнеупорных перчатках не приносят ему франков, на них изображены клевер с четырьмя лепестками. И иногда он ему действительно нужен.

Как же так случилось, что его прозвали "пилот-аварийщик", "камикадзе", "отчаянный"? Почему англичане называют его "Dare-Devil-Driver", сорвиголовой, и дарят бурю аплодисментов? Отчего один немецкий функционер подумал вслух, что ему бы хотелось, чтобы "Регаццони попал в аварию. Конечно не тяжелую, например - сломал себе ногу, чтобы в больнице он задумался о своем опасном стиле вождения"?

Джанклаудио Джузеппе Регаццони (родился 5 сентября 1939 года в Лугано) родом из многодетной семьи, которая выбилась с самых низов, занимаясь кузовным бизнесом. Отец участвовал в любительских гонках на Norton 500, молодой Клей предпочитал ездить на Гран-при. В 1961 году он был в Монце, когда разбился граф Трипс. "Я стоял у Параболики, с внутренней стороны, в 50-и метрах от места аварии", рассказал мне Клей.

В то время в Швейцарии гонки на кольцевых трассах были уже запрещены, после катастрофы 1955 года в Ле-Мане. Но огонек автоспорта, недавно превратившийся в настоящий огненный вихрь национального воодушевления, нигде не погас. И менее всего в Тессине, где десять молодых, больных гонками фанатов основали "SAR". Инициаторы: маленький цюрихец, ростом всего 1,59 м, Сильвио Мозер и позже разбившийся в Монце Томми Спайхигер, согласно Мозеру, "единственный настоящий богач среди нас". Сын рабочего Регаццони присоединился к ним в 1963, прошел курс обучения в клубе, отслужил в армии, получил в Монлери международную лицензию как лучший в своем курсе, "что сэкономило мне три года швейцарских горных гонок", купил de Tomaso Формулы 3, и уже в третьей гонке у него сломалась рулевая колонка.

Сын антиквара Мозер имел гоночные машины, но сам ездил не всегда. Поэтому он давал их Регаццони. Клей оплачивал текущие расходы, Мозер получал стартовые и призовые деньги, последние не особо часто. "Он мне разбил три машины". Не почуял ли Мозер неладное, самое позднее после второй аварии? "Хотя Клей и ездил как сумасшедший, но у него был талант". И Мозер платил. Модифицированный Brabham Формулы Юниор Клей разбил в Казерте, Brabham Формулы 3 - в Монце, Brabham Формулы 2 - в Сиракузах…

От обвинений по поводу Монцы Клей сегодня открещивается: "во втором Лесмо аргентинец Пайлетти врезался позади меня в отбойники, оторвал два колеса, взлетел, обогнал меня в воздухе и вмазался в мою машину". Клей от страха прикусил язык, понадобилось наложить пять швов. "Между прочим, это моя единственная травма", - смеется он.

Тяжелый хлеб Формулы 3 и 2 Регаццони познал до последней крошки. У него были аварии, столкновения со стенами, отбойниками, кюветами. В 1968 году в Монако совсем немного не хватило до перелома черепа. Мозер говорит, что сегодня у Клея больше опыта, но свой рискованный стиль он не изменил.

Регаццони с этим не совсем согласен. "Гоночный стиль всегда один и тот же. Но на хорошей машине легче ездить без риска, чем на плохой. У других не меньше аварий, чем у меня. Однако про других сразу говорят - поломка. Или дефект шины. А у меня - ошибка гонщика, Регаццони снова слишком дико ехал. А в Формуле 3 сразу обвиняют пилота". Когда в 1967 году в Казерте погибли "Теки" Руссо и Бит Фер, Регаццони не мог знать, что поворот на 200 км/ч ему преградят сцепившиеся друг с другом обломки и стена из пламени и дыма… тормозной путь был слишком короток.

Много говорят у его смелости, бесстрашии. "Я не очень храбрый", - однажды честно признался мне Клей, - "просто у меня большое сердце. Но мужество или сердце, смелость или везение, все относительно. Например, я считаю, что Джеки Стюарт так хорош, что, для победы ему вообще не нужна смелость. Я знаю, аварии случаются, и все же когда я сижу в кокпите, я спокоен. Я знаю, что умею и не боюсь. Но я никогда не мог прыгнуть с десятиметровой вышки в бассейн. С этим я не знаком, этого я боюсь".

При этом Регаццони является серьезным спортсменом. С 13 лет левый крайний полузащитник в школьной команде футбольного клуба Лугано, даже в 1969 году он еще играл левым крайним. Гольфу его обучили Хилл и Оливер в 1970 в Канаде. В теннисе и бобслее он лучший из всех пилотов Гран-при. От уроков пилотирования самолета он отказался осенью 1970 из-за

недостатка времени. К физической силе и сердцу бойца надо добавить еще и крепкий желудок, во многих смыслах. "У кого нет здорового желудка, тот не сможет выдержать постоянных торможений-ускорений".

Его идол? - "Тацио Нуволари, но он восседает в облаках, недостижимое божество". Как он попал из Тесно в Ferrari? - "Благодаря звонку доктора Гоцци на рождество 1968 года". Надеялся ли он когда-либо оказаться в Формуле 1? - "Это была моя мечта. Когда я присоединился к Ferrari, я знал, что она близко". Фабрику Ferrari и семью Регаццони (жена Мария-Пия, дочь Алессия, сын Джанмария) разделяют только 1 час 40 минут. Однако это справедливо, вероятно, только для самого Регаццони, который разгоняет свою частным образом купленную в Риме белоснежную Dino с номером TI 305 на автостраде между Маранелло и Лугано до 290 км/ч.

В мае 1970 он впервые сел в машину Формулы 1, для тестов на отремонтированной после Монако машине Икса. "Когда я перешел из Формулы 3 в Формулу 2, это произвело на меня большее впечатление". В Зандвоорте произошел его незаметный дебют: "Я знаю, что не выиграю, но последним тоже не стану, нужно только доехать", - решил он для себя. "Иначе итальянцы снова назовут меня пилотом-аварийщиком". Он занял хорошее четвертое место, но все говорили о Пирсе Каридже, оплакиваемом другом Йохеном.

В Хоккенхайме Чепмен наполовину с удивлением, наполовину с удовольствием, покачал головой: "Regazzoni leading?" Да, он лидировал, потом в мотор попала малюсенькая пружина клапана и заблокировала маслопровод. Регаццони внезапно занесло. Сорви-голова?

Пять недель спустя "nostro Regazzoni" тащили сквозь хаос на пресс-конференцию Монцы. Он прибыл, страдая от жажды, с робкой улыбкой, покрасневшим лицом, спутанными волосами. За 24 часа до того в этой комнате печатали жизнеописания Йохена Риндта и сногсшибательные анализы аварии. Было нелегко не оказаться в этот момент несправедливым к Регаццони. Для своей первой победы в Гран-при он спокойно и умно разыграл свои карты. Он использовал маленькую ошибку в группе лидеров - Халм поднял руку, чтобы пропустить Стюарта - для молниеносного прорыва вперед. "На выходе из Курва Гранде у меня было 50 метров преимущества, в Лесмо я посмотрел в зеркала: никого позади меня. Остальное было легко".

В 1970 он стал третьим в чемпионате и чемпионом Европы Формулы 2 на Тесно. Он сидел в лучших машинах сезона. "Но в этом году я могу стать чемпионом". С большим запалом он старается уравнять опыт Стюарта и Икса. Он знает, чего ему не

хватает. Никогда не скрывает или драматизирует свои ошибки.

"Я был слишком быстр", - сказал он мне однажды на Нюрбургринге, когда очередной раз вернулся в боксы пешком, со шлемом в руке. "Просто иногда я забываю тормозить…". Последнее - это шутка. Скажем так: он тормозит слегка поздновато.

В "гонке миллионов" в Онтарио Регаццони отсутствовал. Андретти выиграл 995 000 шиллингов победной премии, Стюарт занял второе место из-за сломанного стабилизатора. Счет Джеки против Ferrari уже 0:3. "Дела все хуже", вздохнул Стюарт, когда в Страстную пятницу в Оултон Парке стал только третьим (позади Родригеза и Гетина). Через пять минут после финиша полицейский эскорт сопроводил его в аэропорт. "Меня четыре недели не было дома и я хочу наконец-то отдохнуть".

Отдых продолжался до испанского Гран-при.

Гран-при Испании

Стюарт появился в барселонском Монтжуик-парке на новом Tyrrell (шасси 003), но зато с суеверной мыслью, которая поселилась в его сознании, начиная с двенадцатой победы - на трассе Харама. "Я просто не пройду через границу первой дюжины", - жаловался Джеки своей Хелен в отеле "Авенида Палас". "Видимо, виновато число "13". Он не мог в это поверить сам, но уже целый год не побеждал.

Джеки вспоминал: "В 1969, когда я выиграл, благодаря неудаче с крылом у Йохена, я проехал здесь худшую гонку в жизни. Я украл победу". Свидание Колина Чэпмена с Монтжуик-парком откладывалось: он продлил свои лыжные каникулы в Церматте, и менеджер Lotus Питер Уорр с напрасным упорством ждал своего шефа в аэропорту. Когда же тот появился, то был весь обгоревший на солнце.

Нерешительно пилоты начинали приближать траектории к отбойникам на извилистой, тесной трассе длиной 3,79 км. Мировой класс начинался на дистанции 30 см. Скоро Икс начал жаловаться на боли в бедре, Штоммелен, ходы педалей на "TS-9" которого настроены еще на маленького Сертиза, - на спазмы в ногах, спине и шее. Стюарту для установления лучшего времени дня было достаточно 13-и кругов. В Matra снова вернулся Бельтуа. Пилоты Firestone смонтировали новые слики, полностью "лысые" шины без профиля, которые Goodyear называет "подражание нам". Использовалась новая резиновая смесь B25, первоначально предназначавшаяся для 2-литровых спортивных машин.

Первая тренировка плавно текла до тех пор, пока Эймон из-за заглохшего двигателя не остановился у бокса Matra. Из выхлопных труб вырвалось пламя, доставшее до емкостей с бензином. Весь бокс начал полыхать. Жаклин Бельтуа перепрыгнула назад за перегородку, механики BRM по соседству молниеносно выкатили свои машины из опасной зоны. Денни Халм инстинктивно схватил огнетушитель, побежал, выронил его, споткнулся - но "огненные саламандры" уже погасили пламя. Когда машины вновь выехали, некоторые из них были покрыты белым, как будто выехали с известнякового рудника.

Время 18.30. Через 25 минут Андретти ударился левым передним колесом в отбойник в первом повороте - шпильке. Отломился кусок диска, воздух вышел. Затем - неожиданная декомпрессия с хлопком, похожим на взрыв. Болты безопасности удержали шину на диске. Ferrari выполнила пируэт, но Марио вновь "словил" все 465 лошадиных сил.

В пятницу рано утром Штоммелен, Бельтуа, Север и Пескароло поехали на завод Bultaco для покупки мотоциклов. Поспособствовал испанец Соле-Руа: 50 процентов скидки, "как для Йохена два года назад". Время поул-позиции Риндта 1969 года осталось непревзойденным и после второй тренировки, хотя Икс на 0,2 сек, а Регаццони и Эймон на 0,3 сек приблизились к заветным 1:25,7. Клей, однако, на старом Ferrari, поскольку на "312B2" были проблемы с подвеской. "Я нисколько не умаляю способности Йохена," - говорил мне Икс, - "но два года назад с крыльями машины были быстрее".

Стюарт жаловался на сильную вибрацию при торможении, после чего оторвался амортизатор. Но больше всех ругался Зифферт. Ему надо было лететь на предварительные заезды в Ле-Ман, что команда BRM разрешила только ему, но не Родригесу. Он показал четвертое время на тренировке, помчался на вертолетную площадку и был вынужден ждать полчаса приземлившегося с опозданием пилота Porsche. В это время он откатился на десятую позицию… которая за ним и осталась, поскольку завершающий отрезок тренировки прошел под дождем.

Поул у Икса, Стюарт прочно закрепился во втором ряду. "Чертов дождь", - ругался Джеки. Его утешал под дождевым навесом транспортера Кен Тиррелл: "Это же скучно - постоянно завоевывать лучшие стартовые места и, тем не менее, их терять. Нынче это случалось уже четырежды". Я напомнил Джеки, что с четвертого места он побеждал в своих величайших гонках. "Да", - тянул он, - "но еще никогда трижды на одном и том же Гран-при".

Утром в день гонки Стюарт выбрал большие задние шины - 26 вместо 24-х дюймов - что потребовало изменений в подвеске. За полчаса до старта Джеки прибегнул к шинной уловке: по кругу смесь G24, только впереди справа, на нагруженном больше всего колесе, он использует резиновую смесь G20, которой не грозит перегрев. "Порядочная лотерея", - полагал Стюарт, - "поскольку две разные резиновые смеси могут стоить потери баланса".

Второй этап чемпионата мира транслировали девять телевизионных станций, даже Советы, которые перепутали Гран-при с этапом по мотокроссу и, к своему удивлению, обнаружили в первом ряду два красных и один голубой автомобили: Эймон был между Иксом и Регаццони. Пилотам Matra разрешено было сегодня развивать на 300 об/мин больше: до 11.800.

Двигатели Ferrari раскручивались до 12.500 и помогли Иксу и Регаццони быстро захватить лидерство, до тех пор, пока Стюарт не разорвал этот дуэт. То, на что никто до конца не рассчитывал - новые слики B-25 прижимают колеса к асфальту как приклеенные, пока баки наполовину не пустели. Это требовало от

пилотов Ferrari невероятного напряжения, прежде всего, теряли силу руки. Итак, Стюарт ждал малейшей ошибки Икса. Время пришло после семи кругов. Когда Стюарт протиснулся по внутренней траектории мимо Икса, справа и слева едва ли осталось место для промокашки. Стюарт быстро довел отрыв до 8,6 сек.

Вскоре в боксах Ferrari часы стали отмерять время только для Икса, после того как Регаццони и Андретти сошли из-за дефектов топливных насосов. Клей так неистово спешил в боксы, что едва не наехал на ноги Форгьери. Когда он после ремонта преждевременно, без сигнала, стартовал, то оборвал подключенную ручную батарею, которая попала под машину Штоммелена. Рольф с поклоном преподнес ее Регаццони. Бензонасос у Андретти вызвал пожар, еще когда машина была на трассе.

Эймон, едущий в одиночестве, по-прежнему был третьим. Родригесу досталось по наследству от Регаццони четвертое, Бельтуа от Андретти - шестое, но его интенсивно атаковал собственный зять Север. Франсуа боролся "не против Бельтуа, а за одно очко в чемпионате мира". Внутренняя галльская война престижа за то, кто в действительности стал бы номером 1, его не впечатляла.

Неожиданно борьба накалилась. При каждом проезде мимо боксов Стюарт мог прочесть, как вновь и вновь на 0,3…0,6 секунды таяло его преимущество перед Иксом. Ferrari, благодаря пустевшим бакам и уменьшавшемуся весу, становилась более легкой в управлении. Напротив, Стюарт вынужден был выжимать из машины все до предела. Давление на педаль постоянно менялось. Джеки не знал, "надо тормозить нежно или во всю силу", и иногда колесо блокировалось. Кроме того, у него болела правая рука, "как будто она хотела отвалиться". В длинном левом повороте, уходящем под гору (700 м со скоростью 210 км/ч) Джеки с последними силами вцепился своими тонкими пальцами ("куриными косточками") в руль…

Ferrari в зеркале заднего вида все вырастала, в конце концов, заполнила его целиком. Стюарт и Икс сдвигали все дальше и дальше границы возможного. Лучше и виртуозней, чем они, никто не мог тогда управлять машиной. Но так, как это делает на последних кругах Икс, не мог даже и Стюарт. Показав 1:25,1, Икс улучшил выдающийся показатель Йохена на 0,6 сек, а официальный рекорд круга - на 3,2 сек. Однако Стюарт знал: "Если я не допущу ошибки, Икс не сможет меня пройти". Дуэт бойцов накатился на вцепившихся друг в друга Бельтуа и Севера, чтобы обойти их на круг. Дважды Северу удалось поравняться с

Бельтуа, и дважды он терпел фиаско. Север прочитал сигнал из боксов, буквы и цифры складываются у него в мозгу: Стюарту нужна помощь. "Я дам Джеки все место для обгона, какое ему нужно". Но при этом забыли про Бельтуа, который отчаянно защищался от Стюарта, поскольку перепутал оба Tyrrell. Икс тоже потерял время при обгоне Севера.

Преимущество 2,5 секунды. За три круга до конца Икс решил, "что теперь мне нужен очень быстрый круг". Он еще раз сдвинул точки торможения, в шпильке перебрав буквально на сантиметр. С заблокированными колесами Ferrari заскользил в зону аварийного выезда… С преимуществом 3,4 секунды Tyrrell победил в своей первой гонке, Goodyear - впервые с Гран-при Южной Африки 1970 года, а Стюарт - в своей первой гонке после 364 дней разочарований.

Преследуемый сотнями фанатов, Стюарт спасся в своем трейлере Gulf. Апатично упал на угловой диван. Никакого блеска не было в его глазах. "Это был мой самый тяжелый Гран-при, еще никогда я не был столь изможден, еще никогда у меня не было таких болей… Мое правое плечо, по-видимому, вывихнуто". Он не знал ни того, как развивалась охота за рекордом круга, ни того, что он теперь лидирует в чемпионате. Я рассказываю ему о том и этом. "Странно", - сказал Джеки, - "Кен ни разу не показал мне время круга. Он сохраняет это в тайне". Кто-то спросил его, почему Икс перетормозил в шпильке. "Не имею понятия, Икс и я не так много болтали в течение последних кругов". Теперь он снова добрый, старый, лукавый Стюарт, который уже думает о завтрашнем дне. "Tyrrell еще долго доводить до совершенства, нам нужно много работать. Я хочу уехать отсюда, чтобы завтра тестировать шины в Ле-Кастелле. Но, во имя господа, - остановился Джеки, - мне нельзя быть невоспитанным! Первая победа спустя год - а я не хочу даже на награждение?"

В 13.39 испанскому Гран-при была дана отмашка. В 16.15, в то время как торжествующий Джеки (Стюарт) еще праздновал, побежденный Икс уже тихо и спокойно вышел из машины в брюссельском аэропорту Завентем, чтобы ехать в клинику. Его молодая жена Катрин особенно сегодня в нем нуждалась.

В Италии будущее Ferrari все более омрачалось. Ожили ужасные призраки волны забастовок. Четырехмесячная стачка отбросила далеко назад испытательный и гоночный отделы. Обрушился проект Can-Am. Рабочих, которые проникали на завод ночью, хватали и тащили в военно-полевой суд. Двадцать против одного и мрачное мерцание свечей: Трибунал грозил за первый случай побоями, за второй - разбитой машиной, за третий - разрушенным домом. "С каждым днем все хуже", - жаловался

Шетти и оборудовал себе запасное пристанище в бельгийском гараже.

На протяжении многих дней Ferrari жила только благодаря безымянным героям, таким, как маленький Джорджио, который, по-обезьяньи проворный, спиной к стене, со стилетом в кармане штанов, пробивал себе дорогу к станку.

И на Lotus в весенние дни 1971 года тоже отнюдь не царило перемирие. Гоночный директор Дик Скаммел уже работал у Тома Уиткрофта за более солидное вознаграждение, - "поскольку Чэпмен так скуп". Морис Филипп, с зарплатой в 3000 фунтов в год, являвшийся недооцененным конструктором типов "49" и "72", находился в поисках работы в США. Правда, объяснял свою поездку как "визит к родственникам". Херби, бывший раньше механиком Йохена, теперь у Фрэнка Уильямса. Грэми - в команде McLaren-Indy.

В следующую после Барселоны пятницу последовала вторая часть Исхода. После ссоры с Чэпменом ("он все время жалуется") уволились еще три гоночных механика. Дерек ушел в Формулу III, Дуг - в американскую STP, Дэйв - в Williams. "Бывшие механики Йохена много рассказывают мне об отношениях Риндт - Чэпмен", - потирал руки Уильямс. "Много веселых историй". На стороне Чэпмена остается только несчастный шеф-механик Эдди.

Когда Йохен завоевал в 1970 году пять Больших Призов, когда Lotus был "королевским садом", техперсонал команды-победителя потерял, как сформулировал Гордон Хакл, - "старый имидж механика - как грязного и жалкого парня". Потом начались жесткие допросы с целью выяснить, кто разболтал про "государственную тайну #1" - существование газотурбинного Lotus (который Чэпмен снова засекретил). И вновь пошли проблемы.

Когда позднее Чэпмен спрашивал своих мятежных механиков: "Сколько вам нужно, чтобы вернуться на пару дней и собрать Lotus 72?", они ответили хором: " 50 фунтов на человека в день". Колин отклонил требование. У него и так было много денежных забот. Весной он ежедневно совершал паломничества в Лондон. И вот дело его жизни в Хезеле вновь крепко стояло на ногах. Но время, которое все остальные гоночные команды использовали для тестов, было упущено.

Это 19-й год Чэпмена в бизнесе. Гонки все время были его жизнью, он управлял всем. Начиная с Монцы, он потерял интерес к этому. Он передал полномочия. А люди, которые долгое время только получали приказы, не привыкли к тому, чтобы принимать самостоятельные решения.

На тренировке в Онтарио Фиттипальди мучился целых девять

часов, чтобы улучшить время со слабых 1:45 до 1:44,5. Чэпмен: "Что не так?" Фиттипальди: "Все". Вечером растерянный Чэпмен - наполовину бизнесмен, наполовину романтик, который постоянно колеблется между этими двумя полюсами - протянул журналистке руку в окно трейлера: "Держите мою руку".

Новые низкопрофильные шины слишком "хваткие", обладают слишком большим сцеплением с дорогой. "Подвески колес рыскают", - формулировал Фиттипальди, "на ухабистых трассах Lotus 72 неожиданно одолевают фундаментальные проблемы. Конечно, это исключительно остроумно придуманный автомобиль. Но с подвеской от 49-го он был бы лучше".

В Барселоне подвеска у Фиттипальди ломалась трижды. Два раза на тренировках, еще один раз в гонке… "У этих парней - Фитипальди и Виселля - слишком мало опыта в настройке машины", - говорил Эдди. А откуда ему быть, без тестов, которых особенно жаждет Фиттипальди, - "потому что я хочу учиться и учиться"? Постепенно Чэпмен начал понимать, каким хорошим тест-пилотом, а не просто хорошим гонщиком, был Йохен Риндт.

Официально говоря "мистер Lotus" об Эмерсоне и Рейне, он (Чэпмен - А.Г.) хвалил бразильца и шведа в качестве "молодых гонщиков, которым я нынче хотел бы передать много опыта для 1972 года". Однако друзьям он жаловался: "Как же мне не хватает англоговорящего гонщика!" Между тем у него есть Эмерсон Фиттипальди - первый латиноамериканский пилот Гран-при со времен Фанхио, которого он сам восхвалял как "следующего Стюарта" за отточенность траекторий, в отличие от безрассудно смелого Ронни Петерсона, которого в 1970 году сравнивали с "ранним Риндтом".

Эмерсон Фиттипальди: Жених в голубых джинсах

Всего через 19 месяцев с момента его первой европейской гонки в монопостах - за школу гонщиков Джима Рассела в Снеттертоне - он сенсационно стал победителем Большого Приза США в 1970 году. Никому до него не посчастливилось стать триумфатором уже в четвертом Гран-при. В конце концов, мало кто в таком же темпе становился и женатым человеком. В декабре 1969 года Эмерсон в аэропорту Сан-Паулу влюбился в девушку за стойкой по имени Мария-Хелена, взял ее в Англию и через шесть недель женился на ней в маленьком местечке в Средней Англии, чье название оба уже позабыли.

Оба были одеты в голубые джинсы. Сразу после "Да" Эмерсон поехал на автомобильную фирму, Мария-Хелена пошла домой мыть посуду. "Причем я уже придумала фасон свадебного платья… и вообще - воображала себе все так романтично".

Эмерсон Фиттипальди, бразилец с открытой мальчишеской улыбкой и длинными бакенбардами (родился 12 декабря 1946 года в Сан-Паулу), всегда был развит не по годам. Мотогонщик в 15 лет, чемпион Бразилии по го-карту - в 18, владелец фабрики - в 19, конструктор - в 20 лет, а параллельно все время гонялся. Все это происходило совместно со старшим братом Вильсоном, который, правда, женился только через десять лет, то есть был более осмотрительным.

Фабрика в Сан-Паулу, на которой производятся "специальные рулевые колеса Фиттипальди", дает работу сегодня 70-ти сотрудникам. Го-карты Фиттипальди и гоночные автомобили Формулы V того же названия и сегодня доминируют на бразильской гоночной сцене. Но оба брата давно начали завоевывать Европу, поскольку для них в Южной Америке не было ничего такого, что можно было бы выиграть и чему научиться.

Спортивный директор Ford Уолтер Хайес рассказал мне: "Однажды в мое бюро ворвался сильно взволнованный Стирлинг Мосс. Есть новая звезда в Формуле Ford, закричал он, этот Фиттипальди - лучший из нового поколения". Хайес посмотрел на чудо-мальчика и решил "поставить на него много денег", причем его "не удивило бы, стань Фиттипальди чемпионом мира раньше, чем это сделает Икс".

Его взлет, как в замедленной съемке, его безостановочный марш через Формулы Ford, III, II к воротам в Формулу 1 мог бы испортить некоторых 23-летних. Эмерсон же был все время вне

опасности. "Я всегда хотел стать гонщиком, о другом я никогда не думал. Это доставляет мне такое удовольствие, что я даже стал бы за это платить". Хотя по образу мыслей его прочили в кандидаты March, для него предметом обсуждения были только две команды Формулы 1 - Lotus и Фрэнк Уильямс.

Чэпмену первому довелось проверить его. В мае 1970 это произошло в Сильверстоуне. Йохен проехал на Lotus 49 два круга, потом заехал в боксы. "Автомобиль в порядке, Эмерсон может ехать". После 10-кругового приключения бразилец сказал: "У машины избыточная поворачиваемость". Йохен засмеялся: "Знаешь, что тебе надо делать? Давать больше газу". Фиттипальди так и сделал и настолько впечатлил Йохена, что тот сам показал ему через стенку боксов сигнальную табличку с достойным временем 1:22,8. Мария-Хелена сохранила эту фотографию.

После того как Фрэнк Уильямс потерял Пирса Кэриджа, он предложил Фиттипальди его место. Эмерсон полетел на Женевское озеро и спросил совета у своего идола. Йохен ответил ему открыто: "В настоящее время тебе будет лучше у Фрэнка Уильямса. Но для твоего будущего правильнее пойти в Lotus". Эмерсон был благодарен, но подписал контракт у Чэпмена не на три года, как тот хотел, а на два. "Поскольку никогда не знаешь, что случится с Lotus". Кстати, он произносит это слово "Lodz", как город в Польше.

Усатый и полноватый отец Фиттипальди, владеющий радио- и телестанциями, полтора часа подряд передавал непосредственно в Бразилию дебютную гонку Гран-при Эмерсона в Брэндс-Хэтч, где он стал восьмым. В Хоккенхайме он был четвертым. Еще в первой половине дня той трагической субботы в Монце его пригласил Йохен в свою команду Формулы II. Несколькими часами спустя плачущий Эмерсон ехал в аэропорт, но был вынужден скрываться до понедельника в одном из миланских отелей, так как все рейсы до Лондона были заполнены.

"Нужно принимать катастрофы как есть. Гоночный спорт имеет и чудесные, и ужасные дни. Но иногда я думаю, что все гонщики, должно быть, сумасшедшие". Так он сказал четырьмя неделями спустя в Уоткинс-Глен. Он лежал в постели с тяжелым гриппом, а я снабжал его витаминными пилюлями. В день гонки, за час перед стартом Большого Приза США, мы шли длинным, крутым путем от ангара гоночных машин до радиовышки. Там состоялось интервью с сенсационно занявшим третье место на старте, который сказал: "Я никогда не смогу заменить Йохена".

Во второй половине дня он боролся за то, чтобы гарантировать Йохену титул чемпиона, как за свою собственную жизнь. Претендент на это звание Икс шел вплотную за ним, но на

круг позади после остановки в боксах. Этого Фиттипальди, правда, не знал, поскольку Чэпмен впервые запутался в своей таблице кругов. И, раз лидировавший в 56 секундах впереди Стюарт сошел из-за дефекта двигателя, раз Родригез был вынужден остановиться для дозаправки, то Фиттипальди выиграл 50.000 долларов. И свой первый Гран-при.

Из "Глен Мотор Инн" Эмерсон позвонил отцу в Сан-Паулу. "И Вильсон сегодня победил - в гонках Формулы III в Монлери. Что это вдруг случилось?", - просил отец. Фиттипальди прикрыл микрофон: "Он очень хладнокровен и почти не показывает чувств".

Фиттипальди доверчив. Он часто приходит и спрашивает: "А что бы сделал Йохен, как бы сейчас поступил?" Как и его идол, Эмерсон тоже перебрался в Швейцарию, в арендованный домик в Пулли, рядом с Лозанной. Между делом он купил еще и дом рядом с Сан-Паулу, построенный в колониальном стиле и со швейцарскими обоями. Украшения на стенах выбрала Мария-Хелена, а месторасположение - несомненно, Эмерсон. Иначе дом не находился бы в двух минутах от гоночной трассы.

Фиттипальди управляет гоночными катерами и прекрасно владеет водными лыжами. Ну и совсем без футбола не обходится ни один бразилец. "Возможность однажды сесть в Ferrari дала бы мне столько же гордости, как играть в футбольной команде рядом с Пеле", - говорит он.

В гонках "International Trophy" в Сильверстоуне на газотурбинном Lotus Фиттипальди сломались верхние крепления подвески к шасси. Стюарт и Петерсон, на машине которого заклинило педаль газа, врезались в откос. Так победителем стал некто неожиданный, но очень популярный. Если говорить словами диктора на трассе: "Ваш и мой друг, очень старый Грэм Хилл".

Грэм Хилл: Книга заклинаний "Мистера-Бесстрастное Лицо"

Английская публика боготворит его, с тех пор как в Сильверстоуне в 1959 году, незадолго до конца гонки, вместо победы в первом Гран-при он проскользил по траве. Вместо того, чтобы выражать недовольство, он, смеясь и подмигивая, пошел, как на ходулях, к боксам. "В этом спорте нужно очень, очень много отдать, чтобы что-нибудь получить обратно", - философствует его жена Бетти.

Грэм завоевал два чемпионских титула. И не только потому, что в завершающих гонках у Кларка сломался маслопровод (1962), а у Стюарта отказал бензонасос (1968). Он дал своему спорту больше, чем другие. Все, кроме своей жизни, как сказал бы Мосс. У него чаще всех ломались приводы, чаще, чем у других, терялись колеса. Одно - на его сотом Гран-при, в Монце 1968 года. В Спа он спас своими "золотыми руками" наполовину потерявшего сознание Джеки из заполненного бензином кокпита, за что Стюарт по сей день благодарен. Он извлекал Йохена в Барселоне из обломков Lotus через десять минут после того, как сам потерпел аварию. Он летел вместе с Кларком на его последнюю гонку в Хоккенхайм. Четыре дня спустя ехал с Йохеном на машине из Лондона в Эдинбург, чтобы сказать последнее прости Джимми… а потом потерял и Йохена.

Стюарт, Кларк и Риндт были по очереди его товарищами по команде, которые опережали Хилла. Но, по мнению Стюарта, которого он придерживается и сегодня, нет другого гонщика, который проявляет к более молодым коллегам по команде больше благородства, чем усатый Грэм с лицом игрока в покер. Сегодня это кажется непостижимым, но в возрасте 23 лет, когда МакЛарен и Икс уже выигрывали Гран-при, а Риндт - марафон в Ле-Мане, железный лондонец (род. 15 февраля 1929 года) еще не имел даже водительских прав.

А как часто его списывали со счетов! Например, почти единодушно после аварии в Уоткинс-Глен 1969 года. Тогда его колени не могли сгибаться на протяжении недель, только героин облегчал страдания. Когда я посетил его под Рождество на Парксайд, 32 в Милл Хилле, он перемещался по дому сам, на инвалидном кресле, отвергая любую помощь. Несколькими неделями спустя он доковылял на костылях на какую-то вечеринку и… танцевал. "Я чувствую себя польщенной", - заливалась девушка-модель. "Все только терапия", - мямлил Грэм. В начале марта он,

которому врачи пророчили целый год выздоровления, стал шестым на Гран-при Южной Африки. Это стало большей сенсацией, чем победа Брэбэма.

Когда не стало Йохена, я спросил Стюарта, будет ли он теперь в одиночку работать на имидж своего вида спорта. "Но Грэм по телевизору все еще очень хорош", - сказал Джеки. У Хилла от природы талант звезды шоу, но не гонщика. Однако неоценима его сокровищница опыта.

Эти опытные данные высечены между продубленными погодой переплетными картонками, на слегка поблекших страницах. Текст читается, как кодовая книга тайного агента, и расшифровать его может только сам "Мистер-Бесстрастное лицо".

Грэм открывает мне свою самую заветную тайну: "С 1965 года я заношу все технические данные моих гоночных машин в эту книгу". Первая запись начинается: "Снеттертон, 20 тестовых кругов на BRM, в метель". Сотни гонок и еще больше тестовых заездов вновь оживают, когда Грэм разгадывает цифры. Поскольку данные полны - как, когда и где был настроен автомобиль Хилла (амортизаторы, пружины, стабилизаторы и т.д.), размер шин и давление в них, давление бензина и масла. Само собой разумеется, для каждого раза, когда Хилл садился в машину, имеется и диаграмма передаточных чисел коробки передач.

"Нет ничего в автоспорте, чего бы уже не было", - говорит Грэм, и он здесь моторизованный Бен Акиба [мудрец и член Совета в Евангелии от Иоанна]. "Моя книга часто позволяет мне избежать "завоевания новых земель", и часто я даю моим механикам ценные указания пальцем".

Практический пример. В Монако кодовая книга Хилла помогает ему найти правильные передаточные числа между двумя днями тренировок, чтобы сократить число переключений на круге с 19-ти до 14-ти, что позволяет щадить коробку передач. Ренье III, может быть, и князь Монако, но тогда Хилл - король Монако. С 1962 года, когда у него при 45-секундном преимуществе вытекло все масло, в этой богатой потерями автомобильной рулетке он все время добирался до финиша, соответственно на 1-м, 1-м, 1-м, 3-м, 2-м, 1-м, 1-м, 5-м местах. Пока что пять побед на одной и той же трассе - это рекорд в Гран-при. "Спасибо за "пока что", - говорит Грэм Хилл.

В вечном листе рекордов Хилл с 14-ю победами, как и у Брэбэма, четвертый, вслед за Кларком (25), Фанхио(24), и Моссом(16). У Стюарта все еще на одну победу меньше.

Гран-при Монако

То, что Джеки Стюарт "с 1965 года лидировал в каждой гонке в Монте-Карло, но выиграл только раз", хотя и огорчало его частенько, но не в тот вечер вторника, когда он обедал в "Рампольди" с десятью друзьями. Среди них: Роман Полански (прим.: культовый англо-американский кинорежиссер, сценарист, продюсер), который, после прошлогоднего частного фильма о Стюарте, на этот раз снимает полнометражную ленту "Weekend of a Champion", так она будет называться. А в Англии в Ист Хорсли у механиков Tyrrell не было времени на еду, для них был уже восьмой 19-часовый рабочий день. После аварии в Сильверстоуне Стюарту срочно собирали новую машину.

В среду днем я сидел с Ронни Петерсоном в "Кафе де Пари", напротив казино, когда рядом притормозила "Monkey-Honda" Тима Шенкена и пешком пришел Клей Регаццони, брюки которого, как и всегда, кажутся коротковатыми. Ронни с возмущением и отвращением продемонстрировал всем счет из прачечной отеля: "95 франков за два комбинезона и нижнее белье - это просто невероятно дорого". Клей ухмыльнулся, зато Тим кивнул: "В Англии ты бы за все заплатил только один фунт"

Ронни это знал. В бельевом шкафу его съемной комнаты недалеко от лондонского аэропорта Хитроу лежат не менее тридцати комбинезонов: чисто выстиранных и аккуратно уложенных стопкой, как в армии. Но как сочетаются педантичная любовь к порядку и экономность с его агрессивностью в гоночной машине?

Ронни Петерсон: Новый Риндт?

Монте-Карло всегда был для Ронни судьбоносным городом. Здесь он выиграл в 1969 гонку Формулы 3, которая уже послужила кое-кому из своих победителей трамплином для прыжка в высь (например, Стюарту в 1964 или Бельтуа в 1966). И здесь в 1970 он принял свое боевое крещение в Формуле 1: в March Колина Краббе, потому что Эймон и Зифферт не хотели третьего номера в заводскую команду, он занял заслуживающее внимания седьмое место. С тех пор Петерсон остается в Формуле 1 без очков и даже в Формуле 2 без побед. И, несмотря на это, со всех сторон его называют будущим чемпионом мира.

"В семи гонках Формулы 2 я пять раз был лучшим на тренировках и каждый раз лидировал. Но выиграть не удалось ни разу. Почему?" Но в первую очередь Петерсон имеет за плечами такую полосу неудач, которая бы просто раздавила кое-кого из других пилотов.

В Буэнос-Айресе у него было два прокола шин, Ferrari врезалась на скорости 300 км/ч задом в отбойники, а Lola взлетела и при 270 км/ч дважды перевернулась на высоте десять метров над землей. В Мэллори Парке лидирующий March Формулы 2 после поломки элементов управления перелетел через отбойники и зрителей и разбился при приземлении. В Брэнд Хатче сломался передний тормозной вал, копия трагедии Lotus в Монце - March совершенно случайно выбросило на прямую, ведущую в боксы (после этого конструктор Робин Херд перенес тормозные диски наружу).

В Сильверстоуне Ронни пережил второе рождение. Сломался тросовый привод педали газа, дроссель заклинило в широко открытом положении, и он отправил Ронни в повороте "Беккет" на полном газу в стену. В последний момент пилот выключил зажигание. При ударе оторвавшееся левое переднее колесо попало Ронни точно в голову, разломило надвое желто-синий шлем, "и тогда я на какое-то время заснул". Страх в боксах March рассеял только вернувшийся из клиники Робин Херд: "С Ронни все не так плохо. Когда врачи разрезали ему комбинезон, он коротко очнулся и вопить: "Не надо портить мое гоночное обмундирование…". Потом он снова потерял сознание"

На второй день Петерсон смог пошевелить своими сильно ушибленными пальцами, на третий он покинул госпиталь и немедленно направился на тренировку к гонке Формулы 2 в Мадриде, где сразу же оказался быстрейшим, хотя и потерял 30-ть тренировочных минут: "Автомобильный клуб Швеции прислал в Мадрид телекс, что я тяжело ранен и меня надо основательно

обследовать. Чтобы со мной не вышло как с боксером после нокаута", - злился Ронни.

Из Мадрида он поехал на своем 3.5-литровом Mercedes 280 цвета морской волны (с кондиционером и радио) за 1500 километров в Монако. Потому что ехать на машине обходится дешевле, и авиабилеты Ронни из принципа покупает только если нужно лететь через океан. Теперь он сидит в "Кафе де Пари" и размышляет, "почему все это происходит именно со мной. Я должен найти ответ".

Бенгт-Ронни Петерсон (родился 14 февраля 1944 года в Оребро) "всегда ненавидел любой спорт, кроме автомобильного". Его отец - кондитер и был гонщиком Формулы 3, заразив и своего сына. Ронни выучился на автомеханика, но зарабатывал себе деньги на гонки мотокросса на машинах с мотором в 50 кубиков, работая на заводе лифтов. "Но так как моему отцу мотоциклы не нравились, мы построили вместе карт". На своем "Robardi" ("Ro" как Ронни, "b" как Бенгт и "ardi" в честь немецкого мотора) Петерсон три раза подряд становился чемпионом страны, в 1966 году стал чемпионом Европы и третьим в чемпионате мира.

Поскольку призовые никогда не превышали 200 крон, Ронни перешел в Формулу 3. На Тесло с мотором Nova он в 1969 году выиграл 15-ть из 21-й гонок, сражаясь против Визеля, Шенкена, а вскоре и против Фиттипальди. Из них семь подряд. Но вскоре он снова был недоволен: "я уже привык к победам и хуже всего были победы без борьбы". Все длинное жаркое лето его сопровождала шведская съемочная группа. Телевизионный фильм вызвал у шведов овации, и в конце 1969 года Петерсон был выбран спортсменом года.

Но о своей победе Ронни узнал, будучи в госпитале. March доверил ему первую готовую машину Формулы 3 - в Монлери. Ослепленный заходящим солнцем Ронни при обходе кого-то на круг "проморгал" тюк сена. "Bloody car" перевернулась и загорелась. Зажатого и пристегнутого вниз головой Ронни освободили его механики. Еще в больнице он подписал трехлетний договор с March, за который он уже начал бояться.

Как он его заполучил? Менеджер команды Алан Риз, многолетний партнер Риндта по Формуле 2, первым распознал: шведский сорвиголова с таким же заносом и с таким же запалом проносится через повороты, как и ранний Риндт. Значит, появился новый Йохен? "Для меня это большая честь, если меня сравнивают с Йохеном", - признался мне Ронни. В своем еще неуверенном, поющем английском он говорит "Йошен", "Яки" вместо Джеки, и "энйин" вместо "энджин" - мотор. Мосли пытается его от этого отучить.

А еще он мечтает: "Йохен это мой идол, моя звезда. На Хоккенхаймринге в 1970 году он промчался мимо меня на прямой и поднял руку, что с ним случалось редко: "езжай за мной"… В шикане он даже меня подождал. И внезапно я стал на пять секунд быстрее, никогда я еще не учился столь многому за один круг".

И еще одни его слова напоминают мне Риндта: "Я хочу стать чемпионом, это та причина, по которой я участвую в гонках". Ронни сказал это так же упрямо, как Йохен, почти бесшумно, без слышимых эмоций. С его медленным пульсом, бесстрашный в минуты опасности, Бенгт-Ронни действительно кажется вырубленным из того дерева, из которого сделаны чемпионы. Его молодое лицо не должно быть обманчивым: Ронни в гонках и в частной жизни - это два разных человека.

К тому же у шведа, который тихо говорит и редко смеется, есть природный панцирь из скепсиса, который помогает ему сносить постоянную звездную шумиху. "Один час раздачи автографов - это ужасно. Но я признаю, что это необходимо", - говорит он. Сам читая крайне редко, Ронни ежемесячно пишет колонку в шведском журнале.

У него есть менеджер в Швеции, который организует рекламу джинсов и бензоколонок. Иногда Ронни лично наполняет баки автолюбителей. С 1969 года "завтрашнего чемпиона" спонсируют шведские производители таблеток от боли в горле "Smog" и "Wick". Если в 1969 Ронни еще получал 70 000 шиллингов, то в 1970 году все-таки уже 100 000, а в этом году уже 500 000 шиллингов, из которых он 300 000 добровольно отдал March, чтобы рекламу таблеток наклеили и на машину.

"Я обхожусь фирме больше чем в миллион в год", - размышляет Петерсон, - "так как один представитель Smog работает только на меня, дает в шведские газеты 1500 объявлений в неделю и дает им мой номер телефона - где бы я не гонялся". Это - единственное, что мешает во время ужинов с Ронни и до и после Гран-при: его постоянно зовут к телефону. Но он помог "Smog" увеличить годовой оборот почти вдвое, хотя сам он никогда не простужается.

Кроме гонок Петерсона мало что интересует. Когда его подруга Барбро, блондинка, работающая в IBM и уже два с половиной года мотающаяся с Ронни по Европе, попыталась уговорить его в единственный свободный от гонок выходной посетить английские замки, Ронни до тех пор висел на телефоне с Эймоном и Шенкеном, пока те не явились поболтать о машинах. Для переговоров о больших деньгах Петерсону не хватает либо жесткости, либо опыта. Но в том, что касается бережливости к деньгам, он в большей степени шотландец, чем даже Стюарт.

После совместного ужина механики могут как угодно громко говорить "Thank you, Ronnie", - но он платит только свою часть. Когда во время этапа Формулы 2 в Туллне Барбро потеряла ценный хронометр, ее Ронни ходил мрачный несколько дней. За все время их знакомства, он ни разу не подарил ей цветы. Зато, как знает Барбро, скоро придет время лавровых венков. Как говорит Ронни Петерсон - "второе место - это не первое".

Черные тучи сгустились на "Лазурным берегом", первая тренировка в Монако утонула в дожде. Петерсон, которому нравились мокрые трассы ("good fun"), показал только десятое время. Андретти, который в отличие от Икса и Регаццони еще ехал на старой 312 B1, и Фиттипальди, чью подвеску усилили после Барселоны - два новичка в Монако - храбро искали свой путь через ущелья улиц. Тим Парнелл запретил Зифферту тренироваться, Кен Тиррелл вообще не выпускает Севера на трассу в дождливые тренировки, чтобы притормозить его жажду деятельности.

Крис Эймон больше других гонщиков ненавидел дождь, однако скрепя сердце выполнил свой долг и показал лучшее время дня. "С каких это пор ты стал дождевым специалистом?" - спросил Роб Уокер мокрого до нитки Криса в гараже. Эймон ответил только: "Набережная затоплена, на подъезде к Казино темно и не видно луж". Сегодня каждый круг быстрее двух минут был равнозначен балансированию на канате. Регаццони и в сухую погоду считает эту узкую городскую трассу больше не годящейся для шин-катков Формулы 1.

В пятницу выглянуло солнце. Пять кругов до дефекта тормозов хватило Петерсону, чтобы показать восьмой результат. В боксах March Соле-Руа поменяли шины. "- Все в порядке, крепко сидят? - Да, езжай". В быстрой связке поворотов Ст. Дево у испанца отлетело левое заднее колесо, оно уже прибыло с фабрики с дефектом. Следующему не повезло Андретти.

Марио только начал привыкать и постепенно чувствовать себя комфортно, когда сломался привод бензонасоса. И, как назло, именно у казино его шарик остановился на зеро: сгорел двигатель. Запасная Ferrari, из которой согласно Шетти "Марио и так едва бы выглянул", была заблокирована в гараже, и маленький Марио на сегодня остался без работы. В конце Икс отставал от Стюарта на 1,2 и Регаццони на 2,9 секунды. Тот шокировал армаду Ferrari своим временем в 1:23,2, столько же, сколько потребовалось Риндту для сенсационного последнего круга в 1970 году, и жестко погасил их надежды на победу.

Рано утром в воскресенье Шетти позвонил "малышу Марио" в

отель "Балморал": "Дело плохо". "Ничего страшного", - ответил Андретти, - "я все же приду в гоночном обмундировании". Его машина стояла в боксах, готовая к гонке.

Дополнительные перебранки и распри, которые совсем не к месту, вызвал отказ монегасцев (прим.: граждан Монако) выплатить призовые премии в швейцарских франках. Но шефы команд сумели на этом настоять. Во-первых, есть Женевское соглашение, а во-вторых, франк как раз подорожал на 7,5 процентов. И только угроза забастовки заставила монегасцев в половину одиннадцатого пойти на попятную, после чего Макс Мосли позволил себе к обеду большую бутылку Божоле.

В традиционной лотерее Монако ставки на Хилла и Икса составляли 5:2, на Халма, Эймона, Бельтуа и Родригеза 3:1, на Регаццони 4:1, на Сертиса 5:1, на Зифферта 6:1, на Севера 8:1, на Петерсона 10:1 и на остальных 15:1. Стюарта же оценивали 1:1. Не только для Стирлинга Мосса он явный фаворит, тем более что Ferrari не побеждала в Монако с 1955 года, а Жаки Икс вообще еще ни разу не доехал здесь до конца. "Сегодня я буду ехать, как всегда", - словесно сражается Стюарт против традиции, что в Монако нельзя победить, стартуя с первой позиции. "В Монте-Карло ты не можешь держаться в резерве, нужно ехать, чтобы выиграть".

Со странным сарказмом Кен Тиррелл советует всем желающим поставить на Стюарта оставить свои деньги при себе: "Здесь у нас всегда была одна машина в первом ряду, три раза на поуле, мы каждый раз лидировали - но ни разу не продержались дольше 29 кругов.". Последний раз Кен проверяет Tyrrell 003: "Теперь наша работа окончена, а его начинается". Но перед стартом надо еще выиграть бой со страхом.

Восемнадцать на старте

"Когда ты стоишь на старте гонки Гран-при, ты должен быть в мире с самим собой. Другого секрета не существует". Джеки Стюарт механически, почти как книгу, открыл передо мной свой душевный мир во время "минут перед тем". Он признался: "Когда я просыпаюсь утром гоночного дня, я нервничаю. Но не впадаю в панику, а стараюсь вести себя так же нормально, как обычно. Я читаю или сплю дальше".

В соседних апартаментах "Hotel de Paris" товарищ Джеки - Франсуа Север - чувствует сильные позывы к рвоте всегда, если видит для себя шанс. Они его мучают от подъема до пути к стартовой линии. Жаки Икс говорит об этой дороге: "Среди нас нет ни одного, кто бы не покидал свой гостиничный номер с мыслью, что он, возможно, больше сюда не вернется. Но это нам не мешает быть совершенно счастливыми".

Дольше всех спит Эмерсон Фиттипальди. Двенадцать часов перед каждой гонкой, "потому что важнее всего быть готовым физически и духовно". Грэм Хилл всегда прощается со своей Бетти еще в отеле. Thank you, yes, было бы неплохо снова выиграть - это их годами неизменный диалог. Хилл и Стюарт настолько знакомы многоязычной публике Монако, что их пеший путь к месту сражения превращается в парад: аплодисменты, настоящие преклонение. Противоположный пример - это Крис Эймон, который не любит гнетущую, орущую толпу. А в Монако каждый пилот ощущает, что нервное напряжение увеличивается вдвое… Нагрузка, которая еще только возрастает из-за вопроса выбора шин и угрозы дождя.

В лагере Firestone Ferrari (Икс, Регаццони), BRM (Родригез, Зифферт) и Джон Сертиз доверились медленным, но надежным B24; Lotus (Фиттипальди, Визель), Петерсон и Штоммелен рискнули с быстрыми, но сомнительными B26. Tyrrell на всякий случай выкатил дождевые шины, равно как March. "Послушай меня", - сказал Бельтуа гоночный директор Бруно Морин, - "возможно во время гонки начнется дождь. Но, ради бога, ты и Эймон не заезжайте в боксы оба одновременно. Вначале тот, кто идет впереди, только потом другой - и только когда получит сигнал из боксов". Бельтуа хитро улыбается: "Понимаю. Значит, ты мне дашь маленький сигнальчик, но заранее".

Жан-Пьер считает, что чем дольше ездишь, тем лучше справляешься с предстартовым неврозом. Еще час: на этой стадии гоночный директор Ferrari Шетти коротко интересуется у своих гонщиков как дела "и после этого - все". Ведь сколько бы ни было

разных ощущений на старте, как бы ни отличались гонщики в подготовке к стрессу, они возбуждены, так или иначе. Их действия всегда одинаковы, им не хотелось бы быть сбитыми с ритма. Помыть забрало, наклеить черную пленку, засунуть в уши катышки из ваты и так далее. Икс всегда хочет остаться один, Регаццони становится все тише. "Перед гонкой я всегда чувствую что-то в сердце", - признается Джеки, а направленный внутрь стальной взгляд Клея показывает, что он сосредотачивается на необходимости выиграть. "Я стою далеко сзади и мне трудно будет пробиться вперед".

Небесно-голубые глаза Севера сверкают, если перед стартом ему удается поговорить, неважно с кем. Тим Шенкен предпочитает "гуляя и болтая со всеми" тот же метод, "чтобы не думать". Беспокоится он только, если стоит в первом ряду (Формула 2), сегодня, в последнем, он не видит причин нервничать "если можно только ехать следом - без шансов выиграть". Но Тим поправляет себя: "День гонки - это не просто такой же день, как любой другой, это что-то особенное: как день свадьбы? Как день, когда я впервые управлял самолетом?". Разговорами о полетах менеджер Ричард Бартон пытается расшевелить своего подопечного Криса Эймона, ведь "Крис нервничает как кошка, вскоре его лицо покраснеет, потом побелеет".

Привычный церемониал гоночного дня загоняет Севера в последние полчаса каждые пять минут в туалет. Иногда он встречает там Родригеза. "Я не тореадор, которые в ночь перед схваткой молится в церкви", - говорит Педро, - "но у меня похожие мысли". Это не страх. В то, что порция страха ускоряет пульс, не верит и Рольф Штоммелен. "Бегун на стометровку тоже не испытывает страха. Но все же он настолько сводит себя с ума, так себя накачивает, что на старте буквально взрывается". Рольф знает: "Мой пульс достигает в момент старта высшей отметки (от 170 до 200), остается таким пару кругов и опускается, замирая между 160 и 180".

Спокойный пульс Ронни Петерсона (от 45 до 50) практически не повышается. Второй швед Рене Визель тоже остается таким сдержанным, что у Колина Чепмена иногда появляется ощущение, что "в кокпите стоит ведерко со льдом". Но очаровательная Мария-Хелена Фиттипальди говорит: "Если и есть гонщик холодный как лед, то это Эмерсон. За час-два до старта все впадают в панику, но я чувствую, что он остается спокойным". С Фиттипальди можно заговорить и в последнюю минуту, в то время как Штоммелен "боится идиотов, которые еще хотят узнать, сколько я расходую на 100 км. А еще хуже те, которые хотят дать

советы". Усы Хилла становятся все острее и острее, его "лицо игрока в покер" каменным: явный признак того, что с микрофоном лучше не приближаться. Халм добродушно-неторопливо обходит вокруг своей машины, как будто собираясь ее купить. "Только перед стартом я понимаю, за что отец Денни был награжден высшей наградой за храбрость: крестом Виктории", - как-то сказал МакЛарен о преображении Денни Халма.

Сертиз как всегда размышляет, "какой будет погода, как нам правильно использовать двойной шинный шанс, что мы забыли при последней проверке; и что произойдет в первом повороте". Ветеран Джон не обходится нежно с таким понятием как страх. "Иногда я боюсь, не всегда. Но если кто-то говорит, что никогда не испытывает страха на старте - то он дурак". О Йо Зифферте Риндт однажды сказал: "Зеппи такой хороший парень, но когда он стоит на старте, в нем что-то отключается". Поэтому Йохен посоветовал Зифферту в Монце 1968 не пытаться "уже на первом кругу пройти на торможении весь пелетон". Зеппи тогда ответил: "Может, мне сигнал поворота показать?" Сегодня он считает себя спокойно-расслабленным: "Я думаю о том, что у меня холодные тормоза и холодные шины. Волнуются только те, которые вообще не едут. Они скачут вокруг меня, смотрят на меня так, как будто видят в последний раз" - и удивляются, когда Зеппи им улыбается: "Желаю приятного дня". Зифферт кажется обращенным в себя, слегка рассеянным, пока в нем не проснется жгучая, необузданная жажда боя. В семнадцатом ряду Пескароло спокойней Гетина. Он остался таковым и когда прямо рядом с ним взорвался огнетушитель Регаццони. Справа впереди, на поуле, Стюарт снимает с запястья золотые часы, передает их главному механику Роджеру, надевает огнестойкий капюшон и заталкивает под него волосы. Со ставшими холодными глазами он теперь походит на палача. У Джеки давно уже начался - как он его называет - "эффект мяча для игры в водное поло". "Я выпускаю все ощущения как воздух из мяча. Во мне все опускается до нуля, нет ни чувств, ни эмоций, пока не опустится флаг". Желудок Джеки пуст, "потому что я предпочитаю идти в гонку голодным".

Север успокаивает нервный желудок последней Gitane: "Но я выкуриваю ее только на треть. Лишь для того, чтобы не думать в гонке о куреве". После прогревочного круга Стюарт задумчив: "Ты мне посоветовал изменить тормозной баланс в пользу передних колес", - сказал он Роджеру, - "это была ошибка". И Джеки теперь придется справляться с ней на протяжении 90 кругов…

Когда опустился стартовый флаг, Стюарт применил годами не меняющуюся боевую тактику в Монако - убежать вперед. За

ним следовали Зифферт, Икс, Родригез. Халм, Бельтуа, Хилл, Визель, Сертиз, Пескароло, Регаццони, Штоммелен, Фиттипальди, Гетин, Север, Шенкен и, с опозданием на 40 секунд, Эймон: его подвело давление бензина. "Никогда нам не везет", - жалуется Эрика. На втором круге вечно молодой в Монако Хилл разбил свой BT34 об отбойники. Два дня спустя Грэм откажется смотреть фильм, доказывающий, что его толкнули: "Я уверен, это была моя собственная ошибка". Четыре круга спустя Север тоже разбил себе колесо.

Стюарт - Зифферт - Икс отрывались. В преследующей группе злился Петерсон, потому что Родригез блокировал его на протяжении десяти кругов, "а я знаю, как быстр может быть Стюарт". Удивительно, насколько BRM P160 прибавляет в ширине, когда в ней сидит Педро. И только, когда ему пришлось остановиться для замены шин, путь Ронни был свободен. В третьей группе Регаццони сражался с Визелем колесо к колесу. Когда у пилота Lotus начали вылетать передачи, Регаццони захотел обогнать перед туннелем, но тут внезапно Визель ускорился совершенно нормально, и Ferrari прижало к тротуару. После замены шин Клей проехал всего лишь три круга и затем врезался в шикане. Деревянные щепки еще торчали из резины, когда тессинец [житель г.Тессин] вылез в боксах: наполовину виновато, наполовину беспомощно улыбаясь. Но "sorry" - это не итальянское слово.

И тогда пробил звездный час Ронни Петерсона. Несмотря на свои 440 л.с., но на быстрых шинах B26, он на 29 кругу обогнал Ferrari Икса (470 л.с.), а на следующем BRM Зифферта (455 л.с.). Теперь перед ним оставался только Стюарт, и в этой фазе Ронни ехал быстрее, чем фаворит. От отчаянного, полного заноса Петерсона, главным образом на площади у казино, перехватывало дыхание и у таких мировых звезд как Гюнтер Захс, Биржит Бардо, Ринго Стар, Мик Джаггер и Кирк Дуглас, и у простого народа. Не желая меряться силами с молодчиком с севера, Стюарт внезапно стал значительно быстрее. "Мне пришлось давить", - сказал Джеки, - "чтобы не дать Ронни ни малейшего психологического шанса. На уменьшающееся расстояние он отреагировал бы еще большими усилиями". Боксы давали точные сигналы, отрыв замер между семью и десятью секундами… Оставался ли у Стюарта еще маленький резерв?

Обе Matra сошли с поломанной коробкой передач. В середине пелетона Штомеллен отбил все атаки своего шефа, - "потому что я был просто быстрее". Перед Surtees Фиттипальди с 20 круга ехал без сцепления. Сам того не желая, Эмерсон доставил лидирующему Стюарту единственный, но зато серьезный момент

страха. На 55 круге, когда Джеки уже начал "удивляться, что сломается на этот раз", Tyrrell сбитого с толку Фиттипальди в повороте "Табак" "лишь на дюйм" (2,45 см) сошел с идеальной линии, "но этого было достаточно", чтобы коснуться металлического барьера, как позже анализировал Джеки.

Теперь уже в 18 секундах впереди Петерсона Стюарт подумал, "что Ронни постепенно начинает уставать. Поэтому я проехал пару быстрых кругов, чтобы окончательно сломить его сопротивление". С 1:22,2 он на целую секунду побил рекорд Риндта. Отрыв увеличился до 30 секунд: Джеки все рассчитал правильно. Но у Петерсона раскалились тормоза, они многократно блокировались, его правая ладонь изранена от постоянного переключения скоростей: "мне приходилось браться все выше и выше, пока не уперся тыльной стороной руки". Внезапно Ронни стал получать плюсовые сигналы к Иксу, а не к Зифферту: без сил, с красными глазами Зеппи выбрался из BRM. "Больше нет давления масла, и уже давно слабые тормоза", - сказал он и оказался единственным, у кого отказал двигатель. Однако он отмахнулся перед швейцарским телевизионным микрофоном от упоминания своей полосы неудач в уже двадцати Гран-при без очков: "Что же тогда должен сказать Эймон?". Так Икс стал третьим, Халм - четвертым, Фиттипальди - пятым Штоммелен - шестым.

В обтянутой бархатом почетной ложе княжеской пары Стюарт внезапно почувствовал тошноту. Его круг почета на грузовике продолжался 20 минут. С растрепанными волосами, раздерганным лавровым венком Стюарт добрался до гаража: без сил, апатичный, но все же счастливый. Выиграть в Монако с первого стартового места - такое может только Стюарт. Он похвалил Петерсона, поблагодарил механиков, превозносил шины и сказал просто: "В Барселоне я был лучше". Обсудили историю с отбойниками. А поскольку рядом стояла Хелен, Джеки сформулировал так: "я очень-очень нежно поцеловал барьер". Поцелуй с 130 км/ч на третьей передаче согласно Джеки "разбил бы любую машину, но не Tyrrell".

Вместе с Хелен и Ниной Джеки появился на званном обеде Рене III и Грации Патриции в торжественном зале "Hotel de Paris". В понедельник и во вторник он тестировал шины, в среду Lola КанАм, в четверг он комментировал по телевизору 500 миль Индианаполиса.

В Европе менеджеры команд открыли охоту на Ронни Петерсона. "Мы всегда знали, что Ронни будущий чемпион мира", - сказал Макс Мосли, - "другие же поняли это только сейчас". Рон Торанак из Brabham распознал это первым. У Ронни действующий

договор, и Мосли отказался от разговора по поводу трансфера в Кристал Палас. Договор можно разорвать, считал Торанак. На что Макс ответил: "Ты, может быть, что-то понимаешь в подвесках, зато я много знаю об английском праве".

Мосли, сын английского лидера рабочих сэра Освальда Мосли, был пять лет адвокатом. Составленный им в 1969 году трехлетний договор с Петерсоном - самый продувной, какой только мог придти в голову менеджеру команды. Во-первых: March может его разорвать, Ронни - нет. Во-вторых: годовая зарплата твердо установлена только на 1970 и 1971 гг. В 1972 году March (но не Ронни) может ее повысить, если изменится курсовая цена пилота.

А после Монако курсовая цена Ронни начала расти астрономически… как суперакции. Кроме Matra, все команды ведут закулисную борьбу за право дать "северному бриллианту" идеальную оправу (то есть свою машину). Торанак первым раздобыл копию договора, и в течении нескольких дней она появилась у каждой команды. Самый умные юристы напрягали мозги, как можно было бы выкупить Петерсона из договора с March, но все обломали себе зубы - разорвать договор невозможно.

Ронни веселился. Он рассказывал Мосли о каждом поступившем предложении. На фабрике March в Бичестере на стену повесили таблицу. Lotus лидирует с 100 000 фунтов, за ним следует BRM с 70 000. Для Макса пришло время подвергнуть Ронни мягкой промывке мозгов и уговорить стать в 1972 году чемпионом мира на March.

Но пока что Ронни хочет выигрывать. На Хоккенхаймринге его на минуту побил Икс. "Итальянское ускорение", - радуется Жаки, - "в 1970 году я выиграл свою первую гонку только в августе, в этом - уже в июне". Но рассказ о том, что на самом деле случилось в Хоккенхайме, я услышал только пять дней спустя в Зандвоорте. Мы с Регаццони как раз сидели на паре канистр с маслом, и тут он мгновенно вскочил, чтобы поприветствовать только что прибывшего Икса. "- Bonjour, Jacky". "- Bonjour, mon cher" (мой дорогой). "Поздравляю тебя с Хоккенхаймом", - сказал Регаццони, - "к сожалению, я тебя после того больше не видел". Икс смеется: "Зато я видел тебя - как ты ходил вокруг машины: очень элегантно". Вращая рулевое колесо, Клей случайно выключил зажигание, и десять кругов подряд бродил вокруг Ferrari обследуя все, пока кто-то ему не посоветовал: "Попробуй зажигание".

В течении нескольких секунд Клей снова оказался в гонке. Комментатор гонки захлебывался от восторга: "Вот это механик!

Регаццони сам починил поломку".

Другая поломка на Хоккенхайме дорого обошлась, потому что исправлять ее пришлось в Канаде: газотурбинному Lotus 56B во время его премьеры на континенте в камеру сгорания попало масло. Хотя турбина стоимостью в два миллиона гарантирует 10 000 рабочих часов, лопатки сгорели уже через 33,5 - за четыре минуты. Тестер Дейв Уокер, крупный 30-летний австралиец с окаменевшим лицом ребенка, не заметил пожара. Уокер будет управлять газотурбинным Lotus и в Зандвоорте, так как Эмерсон Фиттипальди лежит в больнице: во время переезда из Пулли в Лозанну он и Мария-Хелена попали в тяжелую аварию на своем Capri - из-за безумного маневра поворота другого водителя. Удар выкинул обоих через лобовое стекло. Джеки Стюарт мгновенно организовал частный самолет из Дижона в Лозанну. "У нашего ребенка, который появится на свет осенью, дела идут лучше, чем у нас", - сказал мне Эмерсон в больнице.

Позже Фиттипальди перестал огорчаться. Он узнал, что он пропустил в Зандвоорте: первый опасный Гран-при в плохую погоду после дождливой и туманной гонки на Нюрбургринге в 1968 году.

Гран-при Голландии

Когда Бетти Хилл, вынужденная носить гипс после перелома ноги, по просьбе Салли Кэридж возлагала цветы у восточного туннеля, она обнаружила там венок. О Пирсе Кэридже, потерпевшем смертельную аварию в Зандвоорте в 1970 году, уже подумал кто-то другой. Опасная неровная связка поворотов выровнена, протянуты пять километров новых проволочных заграждений. Но Стюарт предупреждал, что безопасности все еще недостаточно. Английская газета писала, что Зандвоорт в случае, если что-то пойдет не так, может "опять кого-то убить".

У этой трассы в дюнах особенная проблема. Масло и частицы резины от шин смешиваются с мелким, не поддающимся учету песком, который приносит северный ветер. Принимая во внимание прошлогодний опыт, когда Брэбэм "после гонки имел на два миллиметра большую высоту профиля шины, чем до того, потому что песок приклеился к резине", Goodyear разработал специальную, почти "антимагнитную" к песку смесь G-27.Она позволила Стюарту показать на частных тестах, двумя днями позже Монако, время 1:18. Тем удивительнее показанное Регаццони время 1:16,9, еще перед официальным началом тренировок.

"Что нам действительно нужно, так это еще 30 л.с.", - резюмировал эту информацию для Стюарта Лео Мель. Летом 1970 года Йохен Риндт по-дружески спросил гоночного шефа Goodyear, чувствует ли он себя, как некоторые другие, причастным к серии аварий? И Лео ответил: "Все хотят стать быстрее, но никто - безопаснее".

Ferrari привезла на троих гонщиков пять машин и пять моторов. Два грузовика бороздили Европу, поскольку из-за забастовок не возвращались в Маранелло. В Зандвоорте Ferrari нужно до конца исчерпать весь свой потенциал.

Стюарт прибыл к 14 часам, обнаружил, что грузовик Tyrrell заперт, оставил свой чемодан Bond и сумку для гонок в BRM и приподнял пальцами тент с Tyrrell 003: "Ага, новый нос". Он похож на аналогичную деталь со спортивной 2-литровой машины Chevron. Кроме того, Джеки опробовал, как ранее в Сильверстоуне, впереди двойные тормозные диски. По утверждению конструктора Гарднера, все это поможет увеличить прижимание к дороге в передней части. Когда Стюарт остановился после шести тренировочных кругов, тормозные диски так сильно дымились, что их пришлось обработать из огнетушителей пожарному персоналу. Тирелл успокаивает:

"Монтажная проблема, это не имеет никакого отношения к тормозам или тормозной системе".

В Lotus Уокер вынужден был тренироваться на Lotus 72 Фиттипальди, пока не прибыла из ремонта турбина. У него новые тормозные колодки и шины, и все-таки он уже на третьем круге обошел McLaren Халма. Халм, которого обогнали, разбитый Lotus и отсутствующий пилот - только пешком пришедший в боксы Уокер рассеял тревогу. Шеф-механик Эдди рассказывал: "Он сказал, что сломались только два радиусных рычага, но такие ребята на машину даже не смотрят". Конструктор Филипп полагал, что "порыв ветра" смел Lotus с полотна. Он запрыгнул вместе с Уокером в его оранжевый Lotus Seven, чтобы ехать к месту аварии. Тренировку остановили - у Регаццони произошла капитальная поломка двигателя, и сначала нужно было засыпать масляную лужу.

На March Пескароло сломался рычаг подвески. Механик Херби подошел с болтом в руке. "Nasty Business", - ругается он, - "Противная работа". В 17.05 вдруг нет Регаццони, который пересел на старый 312 B1 со старым мотором.

Машина руководителя гонки выехала на трассу с желтым проблесковым огнем. По ветру развевался белый флаг. Форгьери ждал впереди у большой башни, где размещаются руководители гонки и хронометристы. Форгьери стоял там, где стоял и Фрэнк Уильямс в 1970 году, когда ждал Пирса Кэриджа. Но на этот раз беда миновала. Когда Citroen вернулся, из него вышел живой и здоровый Регаццони, ухмыляясь и пожимая плечами. На скорости 230 км/ч правая задняя шина его автомобиля оторвалась от диска. Ferrari совершил полтора оборота и врезался в проволочную сетку. Клей сказал, что машина не так уж сильно повреждена. Еще раз прозвучало из громкоговорителей, что Регаццони вылетел в сетку-уловитель, а Пескароло перевернулся. "Нет, нет", - возразил Форгьери, - "это мой автомобиль, мой автомобиль в порядке". И спросил Регаццони: "А Пескароло?" "Не видел", - ответил Клей. А March давно в ремонте и через двадцать минут был готов к старту.

На часах 18.10, когда Марио Андретти прошел на большой скорости мимо боксов. Вдруг его Ferrari сорвало с дороги и стало заносить влево и вправо. В итоге он оборвал проволочную сетку на отрезке в сотню метров и остановился в клубах пыли. Команда из боксов бегом помчалась к Марио. Возбужденный Форгьери спросил своего пилота по-английски: "What happened?" Оказалось, и у Марио правая задняя шина слетела с диска. "С иголочки новый автомобиль, который мы подготовили в последний момент!", - причитал Форгьери. "По счастью, Халм видел все из

боксов и сразу сказал, что это шина. А иначе что сейчас тут разберешь?" Немного. И только внезапный дождь разогнал любопытных.

Совершенно хладнокровно Марио покинул место несчастного случая. В то время как Регаццони после аварий потрясен физически, Андретти воспринимает обломки как холодный душ. "Невероятно, как он к этому относится", - шептались позади Андретти.

Через полчаса буксирный кран притащил "3Т", в котором был Регаццони. Ясно одно. Без проволочной сетки, расположенной у отбойников в три-четыре ряда, оба шинных происшествия могли бы вызвать тяжелые последствия. Сертиз рассказывал, что незадолго перед аварией он видел искры в задней части машины Регаццони. Фоторепортеры сообщили с трассы, что видели, как шины по-настоящему буквально „раздувались“ и находились на полотне дороги в совершенно вогнутом виде. Обе аварии произошли на максимальной скорости. Была ли это проблема колеса, а не шины? Ferrari умудрилась на 15-дюймовые диски натянуть шины, рассчитанные на 17-дюймовые. Разница в 4,9 см приводила к пониженному давлению. Когда шины "раздувало", нарушалась симметрия, возникала неожиданная декомпрессия, почти взрыв. Шину сметало с колеса.

Однако есть ведь "предохранительные болты", удерживающие шину на диске? Они использовались со времен аварии Джимми Кларка, гибель которого, очень возможно, была вызвана аналогичной потерей давления в шине. Менеджер Lotus Питер Уорр поспешил уверить: "Предохранительные болты Ferrari расположены не вертикально, а под углом 60 градусов". В BRM говорят, что это изобретение стоило Ferrari 2,5 миллиона шиллингов.

Дискуссии накалились, но скоро иссякли. Все ждут времен на круге. Единственный пилот Ferrari, избежавший аварии - Икс - быстрейший со временем 1:17,42 перед Родригезом (1:17,46) и Стюартом (1:17,64). "Проклятье", - вырвалось у шотландца, - "из-за пары десятых!" Программа Стюарта на три тренировочных сессии все время одна и та же. В первой по возможности показать лучшее время. Во второй опробовать различные комбинации и комплекты шин. В третьей, наконец, провести тонкую настройку, проверить поведение машины с полными баками и т.д. Но утром в субботу начинался дождь Зандвоорта, которого все боялись. Роб Уокер описал его каракулями в записной книжке как "холодный, мокрый, мерзкий". После обеда сильный встречный ветер ограничил время, которое можно показать на финишной прямой. Единственный, улучшивший позицию и пробившийся в третий

ряд - Зифферт.

Традиционная вечеринка гонщиков в субботу вечером в отеле "Bouwes" закончилась неприятным сюрпризом. Клей Регаццони должен был получить учрежденный ассоциацией гонщиков GPDA приз - серебряную тарелку графа Трипса - как "наиболее многообещающий молодой гонщик 1970 года". Его вызвали для награждения, но лишь для того, чтобы вынудить стоять с растерянным видом на подиуме, в красно-белой полосатой рубашке и коричневой куртке. Секретарь GPDA Луис Стэнли думал, что Иоаким Боннье позаботится о призе, но Боннье вообще отсутствовал, а серебрянную тарелку потеряли еще в Лондоне. Позднее "Большой Луис" присоединился к гостям вечеринки, но Регаццони уже ушел ужинать. Позднее Стэнли собственноручно принес ящик апельсинового сока своим механикам BRM в гараж VW на портовой набережной.

День гонки был безнадежно испорчен дождем. Вода капала зрителям, находящимся в палатках кемпинга или мерзнущих под открытым небом, за воротник и выбегала из ботинок. 45.000 человек пришли посмотреть гонку. "Я бы еще подумал, стоит ли смотреть гонку в такую погоду", - сказал мне Жаки Икс. Его и Родригеза считают лучшими "дождевыми" гонщиками мира. И оба были на Firestone.

"На тренировке в дождь я был на запасной машине на четыре секунды медленнее, чем гонщики на Firestone", - жаловался Стюарт и кивал огорченно, когда я показывал ему стартовую решетку. В первых трех рядах восемь машин на Firestone и только две - на Goodyear (он и Эймон). Джеки лежал в шезлонге. В грузовике Tyrrell тихо. Слышно было только, как дождь монотонно плещет по тенту. Как и в 1968 году в Зандвоорте, я пытался подбодрить Джеки воспоминаниями о его премьерной победе (в дождь), когда он выступал за Matra. "Это была совсем другая история. Моя новая машина еще никогда не ездила в дождь", - говорил Стюарт серьезно. "Если польет ручьем, если будут образовываться огромные лужи, тогда у меня есть шансы. Если же будет только обычный дождь, то - никаких. Тогда все Ferrari и все BRM будут впереди меня. Кроме, может быть, Марио. Если не повезет, буду только пятым или шестым." Снаружи слышен голос Кена Тирелла: "Они решили сделать три прогревочных круга". Джеки ответил: "Организуй, пожалуйста, чтобы Дерек Гарднер был на старте, чтобы можно было что-либо изменить в машине".

За грузовиком содрогался воздух. Прогревался, шипя и фыркая, турбинный Lotus: тихо подкравшаяся революция? 56B праздновал свой дебют в Гран-при, как и его пилот, Дэйв Уокер.

"Мне нужно забыть все, чему я научился в нормальной езде", - говорил австралиец. "Мне нужно гораздо раньше тормозить, а там, где я обычно торможу перед поворотом, уже давать газу". Это, во-первых, потому, что турбина сначала (в противоположность обычному двигателю) не создает тормозного эффекта, а во-вторых, потому, что ее разгон замедлен на две секунды. Нужна ли для турбинных машин новая раса? Чэпмену не надо было объяснять Уокеру, что тот благодаря приводу на все четыре колеса и автоматической трансмиссии имеет преимущество перед всеми конкурентами на мокрой дороге. Но он знал и уокеровскую жажду деятельности.

"Слушай", - дал своему рекруту Чэпмен сигнал к построению. "Сегодня у тебя шанс всей твоей жизни. Ты можешь сделать себе имя на все времена. Но следуй моему приказу. Не волнуйся первые десять кругов. Так ты автоматически пробьешься вперед".

Старт бесконечно откладывали. Икс и Родригез первые сорвались со старта, Стюарт прилагал все усилия, чтобы вообще сдвинуться с места. Сломался бензонасос у Андретти. Зифферта развернуло уже на первом круге. На втором круге Эймон разбил радиатор в повороте "Тарзан". На третьем волчком закрутился Стюарт. Водяная пленка, остатки резины, песок, а вскоре еще и масло, образуют скользкую, как мыло, пленку. Наморщив лоб, Чэпмен зафиксировал, что к пятому кругу Уокер обогнал уже восемь машин. Но при этом у него еще неприкатанные тормозные колодки. И, когда Уокер начал тормозить за 250 метров до "Тарзана", турбинный Lotus заскользил прямо вперед, в сетчатое ограждение…

Чэпмен был в ярости: "Да, ты сегодня действительно прославился, но совсем не тем способом!" Позже сошел и Визелль. Его дисквалифицировали за движение задним ходом перед боксами, после того, как он потерял колесо. Чэпмена удивило, что это пришло тогда Визеллю в голову. Галли и Север столкнулись, каждый обвинял другого в ошибке. У француза сломалась подвеска. Аналогичной поломкой поплатился Шенкен, после того как в скольжении столкнулся с March Пескароло. Штоммелен захотел удержаться за Регаццони и беспомощно заскользил в "Тарзане" на песке с дюн. Двигатель заглох, TS-9 пришлось толкать, и в связи с этим его дисквалифицируют.

Вылеты и пируэты скоро стало невозможно сосчитать. Так же скоро стало очевидно, что Гран-при Голландии распадается на две гонки. Президент Goodyear Чарльз Пилльо, находившийся в поездке по Европе, случайно включил телевизор в номере брюссельского отеля и, неприятно пораженный, заметил следующее. Впереди идут пилоты на Firestone, позади - на

Goodyear, почти сомкнутыми фалангами. Это напоминает итоговый протокол горнолыжного спуска, во время которой погода резко переменилась.

Секундомеры показали разницу. Самые быстрые на Firestone, Икс и Родригез, отыгрывали на круге у быстрейшего на Goodyear, Бельтуа, по девять секунд! Через 70 кругов эта разница должна сложиться в семь минут. Шины Firestone B 26 с дождевыми бороздками, даже не являвшиеся настоящими дождевыми шинами, имели лучшее сцепление со смесью "вода-масло-соль", чем совсем непригодный в этот день состав Goodyear G-14. Это была чисто химическая проблема.

Стюарт на протяжении многих кругов боролся с Солером-Руа за 11-е место, "но не мог ехать еще на полсекунды быстрее без риска попасть в аварию". И дело было не только в шинах. "Каждый раз при торможении блокируется заднее колесо". Только двумя днями позже, на тестах в Сильверстоуне, Стюарт решит загадку. "Это было очень, очень плохо", - намекал он.

В то время как официальное сообщение о голландце на шинах Firestone в 15.46 гласит: "Гийс Ван Леннеп впереди двух чемпионов мира - Хилла и Стюарта" и дополняется в 15.54: "Извините впереди трех чемпионов мира, пожалуйста, добавьте Халма", борьба за победу бушевала между Иксом и Родригезом. Это дуэль двух героев. С одной стороны, бельгиец, который так часто откровенно заявлял, что гонки - его профессия, поэтому он должен стартовать в любых условиях. С другой - мексиканец, у которого внутри так много чистой воли к борьбе, характерной для предвоенного поколения. Причем Педро имеет скорее имидж человека, со всей самоотверженностью готового бороться с героями, чем самому быть одним из них. Дуэль проходила как бы на цыпочках, на кончиках пальцев. "Я не так чтобы люблю дождь, но он мне и не мешает", - говорил Жаки.

"Икс на мокрой дороге быстрее нас не в поворотах, а на прямых", - объяснял мне Крис Эймон. "То есть там, где каждый должен сам с собой решать, как далеко можно зайти. Возможно, Икс так смело едет потому, что ни разу не попадал в аварию в дождь". Икс лидировал до восьмого круга, потом "командование принял" Родригес. "Посуху Педро находится на уровне Стюарта и Икса", - сравнивал Луис Стэнли, - "но в дождь ему, безусловно, равных нет“. Маленького мексиканца едва видно в кокпите, можно различить только его серебристый шлем. Но он один из совсем немногих, которые вызывают чувство, как будто бы машина и водитель слились в одно неразрывное целое.

С 32-го круга лидерство вновь захватил Икс, и он первым видит и синие флаги (соперник хочет обогнать), и

предупредительные сигналы, "за которые я благодарен, поскольку было неизвестно, не закрутило ли кого-нибудь в следующем повороте". Дождь прекратился, полотно слегка подсохло. Вдруг Родригез не смог больше проходить поворот "Хунцеруг", расположенный за боксами, на второй передаче, поскольку V12-мотор BRM на 7500 об/мин громоподобно "подхватывал", а на меньшей частоте вращения грозил перебоями. Так что Педро должен был включать первую.

Так Икс начал выигрывать по секунде на круге, но Педро ни сантиметра не отдавал без борьбы. 49-й круг для Икса оказывается лучшим по времени, на 52-м - дуэт обгоняет Стюарта в пятый и последний раз.

На последних кругах машины было еще сложнее держать на дороге. "Я могу балансировать", - говорил Икс, - "поскольку мне идет на пользу мотоциклетное прошлое. Я привык управлять мотоциклом на грязных трассах на шестидневных гонках". Достаточно ошеломляющий факт: пять из первых шести были раньше мотогонщиками. Икс участвовал в триалах, Родригез - в шоссейных гонках, Петерсон - в мотокроссе, Сертиз был семикратным чемпионом мира, Зифферт - кроме всего прочего, колясочником. Финишировавший на девятом месте Бельтуа был одиннадцатикратным чемпионом страны. Только Регаццони не хватало опыта двух колес. Он улетел с заблокированными передними тормозами в сетчатое ограждение. Хотя в боксах Ferrari ему подготовили новый обтекатель, он пересекает финишную линию с разломанным "носом", как и прежде, третьим. Поскольку Сертиза выносит в "Тарзане", Петерсон побеждает в ожесточенной дуэли за 4-е место. Более чем счастлив Йо Зифферт, благодаря первому очку в чемпионате мира после 686 дней непрерывной депрессии. Для BRM будущее выглядит в розовом цвете.

После своей седьмой победы в Гран-при Жаки Икс сидел, скорчившись, на самом верху транспортера Ferrari. Комбинезон парил, но на лице не было и следа от двухчасовой борьбы. Таким я его видел уже однажды: после его первой победы в Руане в 1968 году. Тогда он под проливным дождем побил спортсменов мирового класса, обогнав Родригеза и Сертиза на две минуты. Но тогда он единственный надел дождевые шины. "Я мальчишкой все время находился на природе и могу чувствовать, если на подходе дождь".

Сегодня у Жаки такого преимущества не было, и он признался: "У меня еще не было такой тяжелой гонки. Но я и не был так рад победе. Я должен поблагодарить Педро за то, что он был таким сильным соперником. Побить Родригеза в дождь - это

большое дело…и, конечно, BRM". (Британская гоночная конюшня уже завлекала Икса к себе предложением 80.000 фунтов).

В победной речи в отеле "Bouwes" Икс поблагодарил механиков по-итальянски, за что был одарен шквалом аплодисментов. Он закончил словами "Campeone del Mundo" и улыбнулся для фотографов перед огромным транспарантом Ferrari, вздыбленный жеребец на котором казался давно привычным Иксу рисунком обоев. Он не слышал, что сидевший через пару столов Гарднер, конструктор Tyrrell, сказал: "Выиграть чемпионат мира для нас будет еще тяжелее, чем мы думали".

У Стюарта было 24 очка, у Икса - уже 19. Икс сказал мне: "Только пять очков разницы, но сезон такой длинный, а Джеки Стюарт - так хорош".

Но и Жаки Икс тоже, возразил я. "Я не знаю", - ответил он. Его голос затих, напряжение погасло, из глаз исчез блеск. Только теперь стало понятно, что похожих на мальчишку Жаки Икс, "Питер Пэн" Больших призов, в Зандвоорте спустился с вершин Гималаев. В дождь. Первым.

Мир Жаки Икса

Он покидает Брюссель, когда должен ехать на гонку, всегда самым поздним рейсом. Если ему не нужно оставаться на награждение, он обычно первый уезжает домой. Его девиз между двумя гонками: "Я делаю, что хочу, когда хочу и где хочу, а это постоянно меняется". Ночные поездки на машине, например, только, чтобы получить дополнительный день отдыха - в Серре во французских Альпах (там он голыми руками ловит форель, но выпускает ее обратно), в Сен-Тропе или у своих друзей Удо Юргенса, Ники и Таки Думба в Портшахе.

Между своей жизнью гонщика, принадлежащей всем, и частной жизнью, которая "принадлежит исключительно мне", Жаки Икс воздвиг непреодолимые барьеры. Для себя и для других. Гонщик Икс никогда не говорит о частной жизни человека Икса, и наоборот. Но кто знает другого Жаки Икса?

Поэтому я должен рассказать историю совместного праздника на озере Вертер Зее.

Жаки не только занимается дикими играми на высокой скорости, вызов которым всегда искал Йохен Риндт. Он ездил на водных лыжах, когда озеро еще было холодным. В плавательной одежде и спасательном поясе. Само собой, на монолыже. "Если я еду нормально, как мне подходит, то все получается. Но когда я пытаюсь ехать особенно элегантно, падаю в воду", - ухмыляется Жаки. Для езды на лыжах зимой он нуждается в специальном левом ботинке, поскольку после перелома в 1968 году он все время стоит на наружном канте. "Жаки разворачивает ногу наружу, почти как Грэм Хилл, который теперь ходит, как почтальон", - шутит Катарина Икс.

Следующим пунктом программы был серфинг. Икс буквально на ощупь, с замершими чертами лица, постигал искусство того, как вознести доску на гребень волны с согнутым безымянным пальцем, осторожно выпрямиться, поставить левую ногу на доску и танцевать на волне от катера, теперь уже без помощи троса. Для это нужна осторожность, концентрация и честолюбие. Через тридцать минут он научился серфингу, быстрее, чем кто-либо другой. На лыжах, Жаки справа, я слева, мы поехали назад к причалу, поскольку на послеобеденное время было зарезервировано стрельбище в Графенштайне.

"С тех пор как я служил в армии танкистом", - говорил Икс, - "я не видел оружия". Катарина предостерегла его перед ответом: "Когда папа стреляет первый раз в сезоне, у него все всегда болит плечо". Икс не принял участия в стрельбе по тарелочкам, а пошел к

тренировочному стенду, чтобы целиться в пробегающих мимо зайцев. Скоро он стал попадать в три, а часто - и в четыре сегмента. Потом он стал стрелять по глиняным тарелкам, хотя, несмотря на зеленый пуловер, не был похож на святого Губерта [прим.: покровитель охотников]. Он удивительно хорошо смотрелся на фоне профессиональных охотников, обладая реакцией и глазомером. Только теперь он вступил в звено для Трапа [прим.: род командной спортивной стрельбы].

Ему не мешало то, что для простоты в таблицу результатов его занесли как "X". Икс в частной жизни - действительно хороший парень и товарищ, как если бы он всю свою молодость провел в интернате или у бойскаутов (возможно, поэтому он - идол сотен молодежных клубов). Не было и намека на звездную славу. Иксу нравятся небольшие сельские постоялые дворы. Ему не мешало, что мы ввосьмером из одного горшка хлебали гороховый суп. Но он улыбнулся слегка удивленно, когда за соседним столиком несколько охотников говорили, вот, мол, там сидит этот "X", этот бельгиец, ну, который гонщик Гран-при.

С тех пор как он в годы бытности в BMW провел учеником два месяца в Мюнхене (и впервые сам заработал деньги), Икс немного понимает по-немецки. Он выглядит практически так же, как тогда. Свое невероятно молодое лицо с детскими глазами Жак-Бернар Икс (родился 1 января 1945 года в Брюсселе, сын журналиста, писавшего о моторных видах спорта) просто законсервировал. Но в этом нет инфантильности. Когда в 1970 году я показал Иксу фото 1968 года, он сказал: "Тогда я был еще молод". В этом же году он говорил о возможности ухода, "чтобы дать место молодым гонщикам". А когда в 1971 году в Уоткинс Глен 28-летний Крис Эймон сказал Фрэнку Уильямсу: "Я начинаю чувствовать себя старым", удивленный Фрэнк признался: "Вчера приходил Жаки Икс и говорил то же самое". Ему 26 лет.

Свою жизнь Жаки видит в три этапа. "Сначала воспитание, дальше гоночная карьера, la competition, в-третьих, настоящая жизнь, подлинный Жаки Икс". Второй этап Икс хочет закончить прежде, чем ему исполнится тридцать. Его родные никогда не пытались представить себе конец его карьеры, но "они, конечно, охотно видели бы меня чемпионом мира".

Икс не является самым молодым победителем Гран-при всех времен, эта честь остается у Брюса Макларена, который в возрасте 22 лет победил в американском Гран-при (1959). Но картина меняется, если проанализировать, сколько Больших Призов было завоевано лучшими пилотами в первые три года: Икс и Фанхио - по 6, Брукс - 5, Мосс и Кларк - по 3, Аскари, Брэбэм, Хоторн, Халм, Макларен и Стюарт - по 2. Еще конкретней

статистика, кто сколько побед в Больших Призах достиг до достижения 25-летнего возраста. Икс - в 6-ти, Макларен - в 3-х, Коллинс и Хоторн - в 2-х, Мосс - в 1-м.Этот баланс разработан Джоном Гуссенсом, другом Жаки.

Икс дебютировал в 1967 году в Монце. В качестве временного партнера по команде Йохена Риндта он стал шестым на Cooper-Maserati. На старте он был с 15-м временем. Из 14-ти более быстрых пилотов пять уже на том свете (Кларк, Макларен, Скарфиотти, Риндт, Спенс), двое (Брэбэм, Гарни) активно не занимаются спортом, и только семь, то есть половина (Эймон, Халм, Стюарт, Хилл, Сертиз, Зифферт, Боннье) еще выступают. "В течение четырех последующих лет", - вспоминает Икс, - "только двое остались неизменными пилотами #1 - Стюарт и Сертиз".

На опасности Икс смотрит, пожалуй, фаталистом. "Я знаю, что можно умереть, но не знаю, что умру". Самый страшный момент он пережил на своем 25-м Гран-при, в мадридской Хараме 1970 года, когда его Ferrari была торпедирована сбоку Оливером на BRM, оставшимся без тормозов в шпильке из-за механической поломки. В мгновение ока обе машины охватило пламя. Икс был в пламени пожара уже двадцать секунд, беспомощно зажатый в деформированных обломках, и сдался после пятидесяти напрасных попыток расстегнуть ремень безопасности.

"Я опустил руки и затаился, как зверь, ожидающий смерти", - рассказывает Икс в своей книге, "и понимающий, что пришел конец". Только на подсознании Иксу удалось разорвать замок ремня и вырваться из ада. Через закопченное забрало шлема Жаки ничего не видел, застрял одной ногой и упал в горящий бензин. Потом он выкатился из пламени по земле…

Двумя днями позже я позвонил в клинику. "Первые двадцать минут после аварии я думал покончить с гонками", - говорил мне Жаки, - "но потом перестал". Бледный, с "несколько утерянным духом борьбы" и "небольшим страхом, возникавшим, когда другие машины слишком приближались", он вновь был на старте в Монако. "My fiancee" [прим.: моя невеста], - представил он Катарину. Редкое явление: хотя оба уже давно знали, что поженятся, Жаки до сих пор никогда не брал свою невесту на гонки.

Икс был храбр, но часто, когда чувствовал, что за ним не наблюдают, был вынужден крепко сжимать зубы. В Спа лопнул бензобак; топливо обжигало еще совсем не залеченные раны Икса. "Ни один человек не измерит, что пережил Жаки в эти месяцы", - признавался его брат Паскаль в конце сезона 1970 года, когда победная серия бельгийца вызвала виртуальную борьбу с очками погибшего Йохена Риндта.

Икс рассматривал Риндта всегда "с большим уважением к вражескому летчику". И прежде всего - как "настоящего джентльмена и истинного чемпиона". Эти недели были для Икса тоже не легкими, тем более, что Стирлинг Мосс сказал открыто: "Живой был бы более предпочтителен в роли посла нашего спорта". Тем более, что Ferrari была сконцентрирована на победу в параллельном чемпионате конструкторов. Форгьери даже предложил учредить для Риндта "памятную медаль, как для солдата". Почти все, что говорил тогда Икс, было неверно интерпретировано. "Я не хочу стремиться к титулу, потому что он принадлежит Йохену", - открыто сказал мне Икс. Но сказал также, что он не может в последней гонке, имея шансы на титул, "на глазах у всех добровольно остановиться, поскольку титул мог бы принадлежать не мне одному, а еще Ferrari и Firestone".

Остановка Икса в боксах в Уоткинс Глене решила проблему по общему желанию, в том числе и по собственному желанию Жаки.

В Ferrari он чувствует себя хорошо. Предложение в размере 80.000 фунтов от BRM он отклонил с обоснованием, что он "хотел бы навсегда остаться в Ferrari". Его промежуточная игра с Brabham длилась только год. Жаки полагал, что "Черный Джек" взял его в качестве первого пилота, но скоро понял, что ошибался. Свои лучшие гонки он проехал летом, когда Брэбэм из-за перелома пропускал их. Когда Джек снова появился в Монце, у Икса на тренировке взорвались два мотора…Его прощание с Brabham, Goodyear и Gulf было бурным. "Но в Англии меня ругали только потому, что я покинул английскую команду".

Из этого, по мнению босса Ford Уолтера Хайеса, следовало, что Икс должен бы для достижения полноценной формы "быть единственным гонщиком команды, потому что он нуждается во всей возможной лести и внимании. Такой уж у него характер". Форгьери опроверг это: "Жаки настолько стабилен, что его ничего не может потрясти в команде". И в Ferrari достаточно часто игралась "комическая опера". Действительно ли Икс предпочитает в качестве единственного гонщика нести полную ответственность за команду? "Иногда", - отвечает он, - "мне самому нужен кто-то, кто мог бы взять ответственность за меня".

Отмена 1000-километровой гонки в Канаде позволила Иксу совершить бракосочетание с Катариной, дочерью второго по богатству промышленника в Бельгии. Месье Блатон управляет многочисленными фирмами, строит мосты, дома и шале, в настоящее время - для короля Бодоина [прим.: Бодоин I - король Бельгии с 1951 по 1993 годы] в Арденнах. На своем красном Dino тесть Жаки мчится почти на каждый Гран-при. И никогда не

забывает привезти с собой брюссельский паштет или выпечку для команды Ferrari. К семейной идиллии в боксах Ferrari принадлежит также младшая сестра Катарины, Доминик, у которой день рождения совпадает с королевой (и Джеки Стюартом) - 11 июня.

Когда Жаки наедине с Катариной, можно ошибочно предположить, что видишь перед собой титульное фото из "Жасмин". Первые три гонки, которые Катарина смотрела из боксов, будучи уже женой, Жаки выиграл: Цельтвег, Зальцбург, Лангенлебарн… "Во имя неба, оставляй в будущем свою Катарину дома", - просит его Стюарт.

Когда Жаки переехал в пентхаус Катарины на Рю де Архимед, 77, он оставил свои любимые игровые автоматы (рекорд по очкам: 148.000) в своем доме в Брен д'Алло. Полосы с комиксами и фильмы о Диком Западе нравятся ему до сих пор. И его невероятная любовь к животным - это одна из тех вещей, которые принадлежат ему "эксклюзивно". Икс - хороший наездник, всегда имеет собак, а пять лет назад - и бразильскую обезьяну по имени Тико, которая даже сидела за обеденным столом. Когда Тико попала под машину, Икс долго горевал.

Сейчас для Жаки и Катарины в 20 километрах от Брюсселя, на природе, строится супер-дом. Катарина, разделяющая любовь Жаки к животным, уже мечтает о "гигантском частном зоопарке с кенгуру, косулями и, конечно, обезьянами".

Икс вкладывает свои деньги, по советам тестя, в реальные вещи. Бизнесом он занимается немного, по сравнению со Стюартом. Хотя иногда появляются в последнее время "мягкие рубашки Жаки Икса из джерси для горячих поклонников". Поэтому он наслаждается свободным временем больше, чем Стюарт. "Я делаю не много, но если делаю, то это себя оправдывает". Это справедливо для его шоу гоночных машин в Брюсселе, так же как, при объеме продаж в 200.000, и для "ботинок Жаки Икса" (1969) и "солнечных очков Жаки Икса" (1971). С последними бельгиец испытал удивительное в Ле Кастелле: его соперник появился в аналогичных очках. "Джеки, ты скопировал мои очки", - смеясь, крикнул Икс. И пошутил: "Я подам на тебя в суд".

Конечно, солнечные очки - это последний пункт, где может вспыхнуть соперничество. Гонщики всегда не похожи друг на друга. Но не многие так отличаются, как Стюарт и Икс.

Джеки против Жаки

При этом шотландец Джеки и бельгиец Жаки были даже два года коллегами по команде, в Matra Формулы II Кена Тиррелла., в 1966 и 1967 гг. Когда я впервые увидел Икса в его дебютной гонке в Гудвуде (Пасха 1966), он без возражений передал свою машину сошедшему товарищу по команде Стюарту, "поскольку он обязан это сделать для №1"

В 1967 году работник трассы Нюрбургринг молился за Икса каждый раз, когда тот проезжал мимо, и когда Икс показал свои сенсационные 8:14,0, Стюарт в серьезной тревоге пошел вдоль боксов от BRM к Tyrrell. "Пожалуйста, Кен, дай Иксу сигнал "Медленнее". Икс полагает сегодня, что Стюарт тем самым "только хотел предотвратить, чтобы я стал еще быстрее".

Если бы Тиррелл в ходе своей карьеры в Ф1 в 1968 году мог бы себе это финансово позволить, то заключил бы контракт не только со Стюартом, но и с Иксом. Кен говорит: "Но сегодня команда с обоими Джеки уже невозможна. Стюарт, несомненно, лучший пилот современности, Икс, вероятно, - второй. А команду необходимо формировать и по характерам".

Впредь Стюарт и Икс оставались соперниками. Когда в 1969 году на Нюрбургринге Икс из-за неудачного старта откатился назад, многие пилоты добровольно освобождали ему место, даже давали сигналы, чтобы он быстрее мог догнать умчавшегося вперед Стюарта. И Икс обогнал Стюарта даже раньше, чем у того начались проблемы с переключением передач. Месяцем позже, в Канаде, оба столкнулись в борьбе за лидерство, Стюарт был вынужден сойти. Икс поехал дальше, победил и позднее извинился по громкоговорящей связи. Свидетели аварии разделились на два лагеря.

Спа 1970: Стюарт говорит в боксах, что Икс обогнал его, когда машина уже была на правильной траектории для захода в поворот "Маста Кинк", "что было не очень умно". Хоккенхайм 1970: В то время как Йохен Риндт в телепередаче "Спортивная студия" настоящими аргументами обосновал отмену гонки в Нюрбургринге, Икс дал противоположное интервью солдатскому каналу AFN. "Я надеюсь, что в следующем году мы снова сможем гоняться на прекраснейшей и сложнейшей трассе мира: на Нюрбургринге".

Подход к Иксу, к которому он до того долго относился скептически, Йохен нашел только за пять недель до гибели. Риндт близко дружил со Стюартом с 1968 года. Стюарту было бы тогда приятно, "если бы и Йохен заключил рекламный контракт,

аналогичный Мак-Кормаку, поскольку два известных человека только помогут нашему спорту. И те люди, которые не любят Стюарта, скорее всего, любят Риндта". Но Йохен всегда отвечал: "Я сам буду заниматься своим менеджментом".

В декабре 1970 года, когда я летел со Стюартом из Мюнхена в Женеву, и он - против обыкновения - самоотверженно пришел в салон туристического класса и возобновил этот разговор: "Кому не нравится Стюарт, тому должен нравиться Икс. Это только выгодно. Но, возможно, Икс по этой причине делает все наоборот по сравнению со мной? Я охотно одеваюсь в веселую одежду, он - консервативно. Мне нравятся пестрые краски, он в основном одевается в серое. Я отращиваю длинные волосы, он носит короткие. Я борюсь за безопасность нашего спорта, он играет роль храбреца". Икс же говорит о Стюарте мало: "Я не очень хорошо его знаю".

В то время как Стюарт думает про старый Нюрбургринг, что "со времен Караччиолы здесь ничего не изменилось, только деревья стали толще", Икс считает неверным "за два или три года все поменять, после того как в течение 40 лет трассы оставались неизменными Кроме того, на это недостаточно средств. Сначала нужно защитить зрителей, поскольку их нельзя подвергать опасности, и только потом - пилотов".

И еще Икс сказал мне: "Если я один из 16-ти или 18-ти топ-пилотов, то обязан безоговорочно стартовать везде. Рауно Аалтонен не может отказаться от ралли Монте-Карло, потому что ему не подходят туман и гололед".

В GPDA [прим.: ассоциации гонщиков Ф1] Стюарт и Икс со своими взглядами должны были бы постоянно спорить. Однако тот факт, что Икс летом 1970 года вышел из объединения гонщиков, "ничего общего со Стюартом не имеет. Если GPDA перестанет разрушать, а будет вновь созидать, я вернусь. Тогда же я охотно заплачу свои 1000 франков годовых взносов". Икс развеселился, когда позднее услышал, что GPDA обсуждала общий запрет гонок в дождь и установку стоп-сигналов в задней части машин. "У нас здесь, на руле Ferrari, уже есть рычажок для указателей поворотов", - шутил он, - "просто комедия".

Стюарт говорит: "Было бы лучше, если Икс открыто высказывал свои взгляды в GPDA, вместо того, чтобы оппонировать на стороне. И еще он забывает, что однажды GPDA уже спасла ему жизнь".

Это было в 1969 году, в Сен-Жовит, когда машина Икса с заклинившей педалью газа была остановлена сетчатым заграждением. Не настояла бы GPDA на этой защите еще годом ранее, Икс, по его словам, "вылетел бы в реку и попал в

катастрофу. Мой отец написал благодарственное письмо в GPDA… но тогда GPDA еще не проводила неверную политику".

В отличие от Стюарта, который наслаждается своими бурными, приправленными юмором высказываниями на чествованиях победителей Гран-при так же, как его публика, Икс - в синей рубашке и сером фланельном костюме - в Зандвоорте начал со слов: "Самое плохое в гонках - это всегда речи, которые нужно держать после них".

Жаки против Джеки. Они проявляют друг к другу больше отстраненного уважения, чем сердечности, больше холодного расчета, чем симпатии. Их борьба за лучшее время на тренировках, которая в 1970 году закончилась со счетом 4:4, в новом году имеет счет 2:2. Их пятая военная кампания состоится на новой, выросшей из пустынного ландшафта, замечательно безопасной трассе "Поль Рикар" на юге Франции, которую Стюарт хвалит, как оптимальную, а Икс классифицирует как "анти-природную". "Приятное место для Стюарта", - говорит он.

Гран-при Франции

Но у Стюарта была печаль, о которой знали только лучшие друзья: "Уже две недели меня мучает странная вирусная инфекция, которую я, вероятно, подцепил в "Atlantic Business", - так Стюарт кличет миллионные игры КанАм. Это цена безостановочного мотания между Европой и Америкой? "У меня опухли железы, сильные головные боли и я очень быстро устаю, хотя и сплю по двенадцать часов в день. Но на данный момент я не могу лечиться. Пока я выздоровлю, пройдут недели".

Чтобы не обнадеживать соперников, болезнь Джеки хранилась в строгой тайне. Палящее солнце южной Франции, плюс Мистраль ("a hell of a wind"), действуют раздражающе. Конюшня Tyrrell обхаживает Стюарта, как боксера перед боем за чемпионский титул.

Есть Кен, который позаботился о кислородном баллоне не только в транспортере, но и в домике-прицепе за боксами. С ним супруга Нора, "самая молодая бабушка в спорте Гран-при" и их сын Кеннет, который, будучи профессиональным пилотом BEA, задешево привозит всех на каждый Гран-при. Есть доктор Марти, личный врач Стюарта из Лозанны, дружелюбный, толстый господин в очках, который стоит возле передвижного госпиталя каждый раз, когда Джеки залезает в кокпит. И еще есть доктор Фрэнк Фолкнер, состоятельный детский врач, который имеет клинику в США и многолетний друг Тирелла. И, конечно же, Хелен. До начала тренировки Джеки глотает порошки, но потом - все.

Один раз гонщикам удалось пожить "как у бога за пазухой" Ликерный миллиардер Поль Рикар, который позволил себе построить за 50 миллионов гоночную трассу имени самого себя, не мелочился. Арендовал старый замок-отель на средиземноморском острове Бендор, организовал водные лыжи, моторные и парусные лодки и вручил каждому гонщику ключи от VW-Porsche оранжевого цвета.

Одну из этих машин мы со Штомелленом увидели в зеркалах заднего вида, когда мчались по 5,8-километровой трассе на прокатном Fiat: за рулем Регаццони, рядом Соле-Руа. Когда испанец пересел к нам, Штоммелен набросился на него с расспросами: что говорит Регаццони? Где он тормозит? По какой линии едет? Алекс показал кельнцу курс. Обмен опытом начинается в том же тоне, в каком гурманы обсуждают трюфеля и икру.

Примерно так: на прямой "Мистраль" длинной 1,8 километра

тормозить на 150-метровой отметке. Так рано? Да. Регаццони здесь наезжает на перебрики? Да, все это делают. Перемещаться внутрь? Нет, оставаться на внешней стороне. Как часто наезжать на перебрики? Семь раз. Не чаще? И Регаццони тоже? Почему здесь тормозят уже на 100 метрах? Шины Fiat визжат. На прямой Штоммелен нагибается и вжимает голову в плечи: "Здесь мне нужны дополнительные 50 л.с… или аэродинамическая тень Стюарта или Родригеза".

Рольф мог бы стать ясновидящим. Хотя известно, что Ferrari заплатила за дальнейшую модификацию мотора (на 30 л.с. и 1000 оборотов больше) образованием пены в масле, но все же удивительно, насколько Стюарт с V8 обгонял на прямой двенадцатицилиндровый двигатель. Измеренные Matra в Монако ускорения (1. Ferrari, 2. BRM, 3. Tyrrell Стюарта, 4. Matra и 5. Хилл и Халм с "улучшенными" моторами Ford) слегка сместились.

Икс не смог обогнать второго гонщика Tyrrell Севера, который в гонке получит запасной мотор Стюарта, даже из аэродинамической тени, только, когда у Франсуа закончился бензин. "Дело в том, что Tyrrell сконструирован более обтекаемо", - говорит Франсуа. Стюарт отмахнулся от первых слухов о "супер-моторе" (регистрационный номер 054): "то, что Регаццони быстрее Икса, доказывает лишь, что Икс не особо старался - и больше ничего".

Машина Севера весит 565 кг, 003 Стюарта 556 кг, а его запасная машина имеет с 581 кг, согласно Гарднеру, "ужасный перевес", особенно по сравнению с 565-килограммовой Ferrari. Что говорят передаточные числа? При 22:26 на диаграмме коробки передач Hewland FG-400 и 9800 оборотах в минуту Гарднер вычисляет для меня, что Север достиг максимальной скорости 276,8 км/ч, Стюарт благодаря широкому носу 281,6 км/ч. Для BRM вычислили максимум в 288 км/ч. А у Ferrari "12 500 оборотов", больше Питер Шетти не сказал ничего.

Стюарт доминировал на первой тренировке. Потом и на второй, после захватывающей схватки с Жаки Иксом, при этом на таблице держателей поула семь раз менялось имя. А после того как переведенный Чепменом в виде наказания из Формулы 1 Дейв Уокер выиграл гонку Формулы 3, в субботу вечером впервые в 1971 году возникла настоящая атмосфера последней тренировки, от которой Lotus отказался: семья Чепменов отправилась за покупками в Бандоль.

Охоту открыл Родригез. Когда тронулся Стюарт, Икс устроился в его аэродинамической тени чтобы добиться прямого сравнения Ferrari-Tyrrell. Но Стюарт пропустил Икса вперед, затем бельгиец заехал в боксы, в тени которых довольный

Регаццони, насвистывая, смотрел по телевизору музыкальное шоу. В хит-параде больших призов главный шлягер по-прежнему - Стюарт против Ferrari: Регаццони подобрался на четыре десятых ко времени Стюарта.

В последние четверть часа гонщикам Ferrari залили бензина только на четыре круга. "Via, via!" - подбадривает Форгьери и поливает водой шины. Решительно, изо всех сил, Жаки и Клей боролись против Стюарта. Но у Клея на пути постоянно оказывался Surtees. Стюарт, как и все гонщики Goodyear, незадолго до конца сменил G-27 на G-26 и улучшился еще не секунду! "Я ехал один, без аэродинамической тени, и даже тянул за собой Франсуа", - доложил Стюарт, который называет своего товарища по команде "Францоа". "Теперь у меня есть уверенность в себе, которая завтра поможет".

И Бетти Хилл тоже больше не нужно жаловаться на "дохлые тренировочные времена Грэма". "Старик" пробился во второй стартовый ряд, который Зифферт уступил своему коллеге по команде Родригезу всего лишь на четыре сотых.

Первый ряд Стюарт - Регаццони - Икс. Незадолго до своего 13-го Гран-при Регаццони говорил (в который уже раз?) о "Question de pneu": вопросе шин. "Исходя из времени, показанного на круге, мы здесь выиграть не сможем", - это знает Шетти, знает и вся команда Ferrari. "Стюарт может повторить в гонке свое время на тренировке когда, как и так часто, как захочет; мы же только на первых четырех кругах". Потом следует опасаться, что новый состав B-27 перегреется изнутри и создастся неправильный температурный баланс между шиной и поверхностью трассы. "Но мы сделаем все, что в наших силах, чтобы не отстать от Стюарта", - клянется Икс, в то время как Регаццони ждет, "что сегодня перегреется много моторов".

Во время приветственного круга Стюарт, кряхтя от жары, помахивал рукой, от прогревочного круга он отказался и удалился почти до самого старта за занавешенные окна своего жилого вагончика. Джеки сомневался, хватит ли ему сил выдержать битву с жарой; он боялся, что из-за того, что ему удлинили первую передачу для финишного поворота, Ferrari смогут выиграть дуэль ускорений на старте. Но проблемы Ferrari с шинами ему также были известны.

Тактика Стюарта зависела от трех компонентов: его болезни, шин и Ferrari. Поэтому: быстрый соло-уход вперед, что бы избежать требующих усилий дуэлей колесо к колесу; завоевание уверенного преимущества, чтобы психологически парализовать соперников и затем, имея в виду растущие проблемы Ferrari с шинами, держать умеренный темп при постоянных временах

круга.

Стюарт стартовал лучше всех. Одна из Ferrari уже в первом повороте наскочила на перебрик и повредила радиатор Хиллу. Стюарт проехал лишь один круг "так быстро, как только могу": стартовый. Второй не оптимален "потому что этого и не нужно". После третьего оборота Джеки шел уже в шести секундах перед Регаццони, Родригезом, Бельтуа, Эймоном, Севером и Зиффертом. Икс на восьмом месте отставал уже на одиннадцать секунд. Несколько минут спустя смертельно раненый мотор замолчал, первый раз в этом году бельгиец сошел. Икс припарковался рядом с прямой "Мистраль", вошел через заднюю дверь в боксы Ferrari и, уже переодевшись, отрапортовал. "Madonna mia!", - в очередной раз заламывал руки Форгьери, - "это был новенький мотор".

Перед боксами Стюарт каждый раз смотрел в зеркала: Ferrari Регаццони вносилась в финишный поворот все с возрастающим опозданием. На несколько кругов отставание оставалось неизменным - 10 секунд, пока Стюарт рывком не увеличил свой отрыв до 17 секунд. Теперь Тиррелл показал заранее обговоренный сигнал "9500". Стюарт сбросил обороты и рабски держался приказа.

За ним ехал Регаццони, полностью осознавая, что Стюарта ему удержать не удастся, ехал тактически: сберегая шины, чтобы продержаться 55 кругов и давя ровно настолько, чтобы держать Родригеза на дистанции в семь секунд.

В боксах March родители Петерсона стали свидетелями того, как Ронни, которого они неделю назад поздравляли с победой в гонке Формулы 2 в Руане, с мотором Alfa терял позицию за позицией, до 16 места. Прошли 20 кругов: глаза-радары Стюарта обнаружили в левом изгибе прямой "Мистраль" пару капель масла, которые потерял Петерсон. "В следующий раз", - подумал Джеки, - "нужно быть внимательным". 21 круг: мотор Петерсона взорвался, но у Стюарта уже воют все сигналы тревоги. Осторожно, будучи готовым, он провел Tyrrell через море масла.

Регаццони никто не предупредил: Ferrari заскользила по слою масла, коснулась отбойников и остановилась поперек направления движения. Родригез, Север пролаврировали мимо, но Brabham Хилла занесло. Между Ferrari и отбойниками слишком мало места. "Авария", - проревел громкоговоритель.

Икс попытался кинуться на помощь, однако обнаружил дверь боксов Ferrari запертой и проскользнул сквозь боксы Lotus… тут же повстречав идущего навстречу Регаццони. Второй пилот Ferrari идет пешком, вторая Ferrari застряла в песке.

"Один вылетел, у другого дефект двигателя - а впереди Стюарт рулит одной рукой: как таксист". В глазах Форгьери

отражение всего сезона 1971.

Таким образом, Родригез унаследовал второе место, которое он оборонял как лев. Во-первых, за ним как тень следовал Север, во-вторых, BRM сотрясали такие вибрации, что у Педро в поворотах двоилось в глазах - и это на широкой, похожей на аэродром трассе, не которой пилот не может ориентироваться по деревьям или кустам. Лишь когда от сотрясения отвалилась катушка зажигания, Педро сдался.

Теперь Север второй. В 35 секундах позади своего капитана Джеки Стюарта, который ехал на семь секунд медленнее, чем на тренировке, показывая стабильно 1:57 на круге, но только в 10 секундах впереди группы преследования из вцепившихся друг в друга Зифферта, Фиттипальди, Шенкена и Эймона. Проблемы были у всех: BRM Зифферта страдала от недостаточной поворачиваемости в быстрых поворотах и потеряла 600 оборотов; Фиттипальди, вынужденный ехать в корсете, чувствовал боль в ребрах; Эймон с пурпурно-красным, яростным лицом пытался компенсировать Matra все больше потерянных л.с., а Шенкен, в конце концов, сошел из-за падения давления масла.

Хотя Стюарт и ехал "самую легкую гонку в жизни", не спеша, но прогулкой к финишу она тоже не была. Когда "лопнул" мотор продолжившего борьбу и после остановки в боксах Хилла, то ко второй за день луже масла не был готов даже Стюарт. На протяжении 300 метров он потерял контроль над своим Tyrrell на скорости 200 км/ч. "Не может такого быть! Ferrari и Родригез сошли, я лидирую с таким преимуществом и теперь чуть не запорол гонку". Интуитивно Джеки удержал Tyrrell на трассе. И снова в боксах Tyrrell сердца забились вдвое быстрее: за пять кругов до конца внезапно ужасно зазвучал мотор Севера, как удары грома. "Конец, неисправность мотора", - подумал Франсуа. Но опытное ухо Тиррелла отметило: "Это не отказ двигателя, только отлетела выхлопная труба". Кен помчался на стенку боксов, что бы подхлестнуть Севера, так как Фиттипальди и Зифферт все больше приближались. Симон Зифферт нервно затянулась сигаретой. Неужели Зеппи станет вторым? "Хотя бы четвертым, мне и этого хватит для счастья", - сказала она.

Север потерял пару сотен оборотов. "Последние три круга ужасны, кошмар, мания преследования", - думал Север, но все же - вскинув руки - пересек финишную линию вторым. Тиррелл перепрыгнул через стену боксов, чтобы поздравить Джеки и Франсуа с первой двойной победой своих машин.

Фиттипальди занял третье место. Зифферт четвертое, прибыв окруженный гроздьями счастливых швейцарцев. Эймон остановил Matra как такси и отказался с кем-либо говорить, подавляя

ярость. Визель отбил у Сертиза шестое место, после чего Чепмен обнял своих механиков и сунул каждому в руку по пиву, в 1970 в Клермоне это было еще шампанское. Сегодня же "Поммери" лилось в боксах Tyrrell, струя попала точно на стопку шин Goodyear. Сегодня они были нужны меньше, чем думали.

Север привел назад свою машину подобно изящной партнерше по танцу. "Спасибо, Кен", - сказал он Тирреллу, - "за то, что ты построил для меня такую чудесную машину". Сияюще-экстравертированный, с большими небесно-голубыми глазами и такого же детского цвета комбинезоном, Франсуа Север стоял так, и кто-то подумал вслух: он так хорошо выглядит, что ему не нужно участвовать в гонках, рисковать - нет такого в жизни, чего бы Север не мог получить без боя.

Возможно. Но за обликом кинозвезды француза скрывается намного больше жесткости, чем можно было бы подумать. И никто не дарил чего-то Северу на протяжении его карьеры, скорее, наоборот.

Франсуа Север: "нет" драгоценностям, "да" баронессе

Франсуа (родился 25 февраля 1944) - средний из трех сыновей парижского ювелира Шарля Севера. Магазин на бульваре Клиши "довольно велик, но это конечно не van Clef". Отец планировал, что Франсуа однажды унаследует ювелирный магазин, но тот нашел более приятное занятие. Ему было 19 лет, когда "Радио Европа" передала двадцати французским клубам двадцать Lotus-Seven, в рамках "Operation Ford Jeunesse France".

Классические английские спортивные машинки прибыли в разобранном виде, то есть будущие пилоты должны были их сначала собрать. В клуб "Agaci" записались Север и Пескароло. Анри должен был проехать первые восемь, а Франсуа - следующие семь гонок. Но Север-старший, старый боец Сопротивления, знал президента клуба Местивье еще по "Резистанс".

"Если ты не отберешь у Франсуа машину, ты навсегда перестанешь быть моим другом!" - пригрозил он ему. И Франсуа пришлось выслушать, что гонки это "хобби плейбоев, но несерьезная профессия. Я запрещаю тебе позорить семью!" "Резистанс" работала против Севера. Не важно, ему все равно нужно было идти в армию: танкистом в Регенсбург. "Между делом я уже забыл немецкий", - огорчается Север, "хотя солдатом я говорил так же хорошо, как сегодня по-английски. Или так же плохо."

Вторую попытку Север предпринял в гоночной школе Маньи-Кура. Выиграв стипендию Shell, он пришел в Формулу 3 Alpine, в которой все шло отвратительно. Всю зиму 1968/69 годов Север пробегал в попытках добыть спонсоров для Тесно Формулы 3. Cola, Perier, Evian: все отказались. Сезон уже начался. Уже отчаявшийся было Север нашел фирму по производству огнетушителей. Ворота открылись. Монлери: первая гонка, первая победа. Монте-Карло: четвертый. Маньи-Кур: первая дуэль с Петерсоном за победу, но у Франсуа сломался карданный вал и в зеркалах он увидел, как Ронни вылетел с трассы…

В 1968 Север стал французским чемпионом Формулы 3. Этот чемпионат много значит, так как в зачет идут только выигранные международные гонки - быть лучшим французом не дает ничего. Он принес Тесно первые победы в Формуле 3, первый титул и перешел в Формулу 2. И снова ему удалась дебютная победа. В Реймсе 1969 года, когда Стюарт и Каридж не поняли друг друга в попытках перехитрить, когда финишный рывок после поворота "Тиллоа"

проходил на скорости 100 км/ч, а не 250, и когда Север просто оттолкнул Родригеза в сторону. Он не сорвался: "Моя победа аутсайдера, по всей вероятности, положила конец классическому списку победителей в Реймсе". А Стюарт тогда: "Остался бы Йохен в гонке, эта история с Севером никогда бы не произошла".

Весной 1970 случилась эта история с Джонни: второй номер в команде Tyrrell Джонни Серво-Гавен внезапно ушел в отставку. По слухам, из-за некой миллионерши, которая и так позже вернулась к мужу. На самом деле, причина проста, удивительно проста: на охоте Джонни попала в глаз ветка, тромб так никогда и не зажил. Серво-Гавен постоянно видел тень, которая его смущала, нервировала и вскоре начала пугать. Перед гонкой он полночи проводил в баре, вынужден был обратиться к таблеткам… и вскоре отправил прощальное письмо Кену.

Тирреллу нужен был новый партнер для Стюарта. Хотя сегодня он и чарующе говорит, что Север был его "собственной идеей", он наблюдал за его рекордом: французская топливная фирма Elf хотела французского пилота. Так что Тиррелл пригласил Севера в свой деревянный дом в Ист Хорсли, поболтал с ним долгим вечером у камина и честно сказал своему рекруту: "В 1970 году я не ожидаю от тебя абсолютно ничего, даже квалификаций." Север вспоминает, как легко он подстроился под прототип Matra и ночью побил рекорд Бельтуа в Дайтоне - "значит и Формула 1 будет не такой уж сложной". И все же она была. В Зандвоорте Фрасуа почувствовал себя "просто ужасно". Но Стюарт взял цыпленка к себе под крылышко: после десяти кругов на буксире Север квалифицировался. Сегодня он с гордостью заявляет: "Я еще ни разу не пропускал квалификацию."

И в Зельтвеге тоже, хотя ночью "из-за открытого окна" ему до такой степени просквозило поясницу, что он не мог двигаться. Я добыл массажиста из сауны, который сделал Севера способным к тренировке. Хоть Стюарт и шутил: "Тебе, Француа, не хватает только барменши, остальное у тебя есть". И действительно: между делом в водянисто-голубые глаза Севера влюбилась и Бардо. Но Север и сам становился знаменитым.

В ретроспективе видно, что он становился лучше от гонки к гонке. "Храбрым я был только до 1969 года", - говорит он сегодня, - "но Стюарт меня научил, что быстрая езда не имеет ничего общего с мужеством. Чем больше опыта, тем быстрее ты едешь. Чтобы достичь границ, мне надо совершенствоваться еще долго. Но и Джеки и Йохен были на вершине только в своем пятом сезоне, в 1969." Сопротивление отца уже давно сломлено; Север не жалеет ни о чем: "Гоночный спорт дает мне все, что я от него хочу. Поэтому сегодня я perfectly happy."

Особых хобби у него нет, зато есть хороший стиль жизни. Когда он приезжает на гонки со своей дворянской подружкой и Патриком Депайе, может произойти такое (как, например, однажды в Вене), что маленького товарища по Формуле 2 просят пройти в комнаты для прислуги, считая его шофером Севера. Свой первый символ статуса - Mercedes 600 - Север оставил стоять на автобане в 80 километрах от Парижа, потому что сломался замененный мотор. "Заберите его", - позвонил он, - "я не хочу видеть счет, просто верните деньги". На них он приобрел второй символ статуса - Pyper-Aztec ("такой же, как у Грэма Хилла") вместе с пилотом, свою летную лицензию Франсуа собирается получить в следующем году.

Он выкуривает по пятнадцать "Gitanes" в день, играет в теннис, ездит на лыжах по снегу и воде, и вообще любит все, что "для хорошей жизни". Его квартира в Париже-Нойли недолго будет оставаться холостяцкой конурой, так как отношения с честолюбивой Кристиной становятся серьезными.

Баронесса Кристина де Караман родом из дворянской - и одной из десяти богатейших во Франции - семьи, "которая живет на свои деньги". С детства она привыкла не задерживаться дольше, чем на три месяца ни в Париже, ни в Нью-Йорке, ни на море или в горах, "потому что я нигде не могу выдержать долго". Без сомнения этим она подходит Франсуа. Эта пара может быстренько слетать между двумя гонками в Париж, потому что Кристина хочет посмотреть, "не отложили ли что-то для меня" в ужасно дорогом бутике "St. Laurent". Незабываемым для меня остается вечер с Франсуа и Кристиной в хойригене (прим.: ресторан традиционной австрийской кухни - В.Р.), в кульминационный момент которого баронесса в четыре часа утра танцевала на деревянном столе испанское Фламенко.

Ни один из гонщиков Гран-при не может сравниться с Севером по экстравертированности, и только Стюарт может быть таким спонтанным в своем чарующем дружелюбии. Дружба между Джеки и Франсуа на многие мили превышает обычные отношения между партнерами по команде. "Джеки мой кумир и учитель, он показал мне много трюков, и я ему благодарен", - говорит Франсуа. Кена Тиррелла он хвалит как "фантастического воспитателя гонщиков".

Север должен оставаться на заднем плане в команде, чьи усилия почти полностью направлены на завоевание Стюартом чемпионского титула. Но он готовится стать первым номером в другой команде: и тут же постучались BRM и Ferrari. "Если ты умен, то останешься с нами", - посоветовал ему Джеки, - "если ты будешь медленнее меня, то никто ничего не скажет; но если ты

будешь быстрее, получишь огромную рекламу".

"После Ле Кастелле я чувствую себя способным выиграть Гран-при", - доверил мне Север свою цель в сезоне. Его только горько разочаровало, что из-за серии дефектов он потерял все шансы стать чемпионом Европы в Формуле 2. "Это был бы правильный шаг вверх по лестнице" - с целью одним прекрасным днем стать чемпионом мира. Ведь чемпионский кубок значит для Севера больше всех драгоценностей короны.

Несмотря на двойную победу в Поль Рикаре, королевско-синие Tyrrell еще не совсем созрели, и команде это хорошо известно. Север "не чувствовал в поворотах усилий на руле, прижимной силы и в выходе из поворота была избыточная поворачиваемость". Кен Тиррелл организовывал тесты за тестами, его частные тренировки примечательны по многим причинам. Во-первых, босс всегда заказывает машину скорой помощи с врачом. Во-вторых, Стюарт записывает на пленку все впечатления о поездке для главного инженера Goodyear Болдуина. И в-третьих, эти тесты проходят с педантичной пунктуальностью. Север, которого в Tecno часто срочно вызывали прямо из постели в Модену и заставляли целыми днями ждать там машину, быстро это понял.

Если Тиррелл решает: "на следующей неделе во вторник, Сильверстоун, 10:30", то в 10:25 машина уже прогрета. В середине июля Север проспал один из тестов, примчался, не позавтракав, в 11:20 в боксы - и обнаружил каменные лица. Механики, скрестив руки, сидели на стене боксов и мрачно сказали "Привет".

Стюарт показал в Сильверстоуне великолепные 1:18. В следующую пятницу Firestone отправил на ту же трассу Родригеза, Сертиса и Петерсона, чтобы испытать новый, более твердый состав B-28, "если мы хотим победить Стюарта, мы должны что-то сделать". В девять часов Родригез проехал 1:20,3, затем его позвали к телефону. Не хотел бы он стартовать в гонке Интерсерии на Норисринге?

Согласно договору шеф BRM Луи Стенли мог запретить своему лучшему пилоту участвовать в гонках, куда BRM не посылает машину. Еще не поблекли воспоминания о смертельной аварии Майка Спенса на Lotus в Индианаполисе (1968). Стенли уже во вторник "отсоветовал Родригезу участвовать, но не запретил прямо. Так что Педро запаковал в Сильверстоуне свою сумку, помчался в аэропорт и, к несчастью, успел на самолет на Нюрнберг".

Педро Родригез: он не знал что такое страх

Луи Стенли собирает монеты и пишет книги о археологии, владеет постоянными апартаментами в отеле "Дочестер", загородным домом в Кембридже, реактивным самолетом в Базеле и многочисленными Rolls-Royce и Jaguar (однако его самого еще никто не видел за рулем). Он познакомился с Педро в 1965 году на коктейль-пати в "Рокфеллеровском Центре" в Нью-Йорке. Но и для Педро Родригеза де ла Вега (родился 18 января 1940 в Мехико-Сити) богатое окружение было не в новинку: его отец, нефтяной магнат, один из трех богатейших людей Мексики.

Подобным богатым фермерским сыновьям Джиму Кларку и Крису Эймону, Педро тоже не нужно было участвовать в гонках из финансовых соображений. И все же он попросил Стенли в Нью-Йорке заключить с ним договор. Но в BRM были Хилл и Стюарт. "Возвращайся через два года", - утешил его "Большой Луи".

В то время Педро был гонщиком-любителем, которому уже было недостаточно время от времени побеждать профессионалов. Сказка о мексиканских вундеркиндах, которые в 11 лет выигрывали мотоциклетные гонки, в 15-ть - гонки спортивных машин, а в 17-ть и 19-ть дебютировали в Ле Мане и шокировали мировую элиту, кончилась в день поминовения 1962 года, когда на тренировке Гран-при Мехико-Сити в Lotus Уолкера разбился насмерть младший брат Педро, Рикардо. Он еще не был совершеннолетним. Педро тогда понадобилось 15 дней, чтобы переосмыслить свое будущее. Он выбрал автоспорт.

Cooper нанял его в 1967 году с испытательным сроком для Южной Африки. Воспользовавшись многочисленными сходами, Педро выиграл свой первый Гран-при. Зато абсолютно непререкаемой стала его вторая победа в Гран-при на опасной высокоскоростной трассе Спа, в 1970 году на BRM. То, что Педро победил именно на враждебной трассе в Арденнах и то, что в дальнейшем он продемонстрировал поражающую воображение технику вождения в проливной дождь на 500-километровой гонке прототипов в Брэндс-Хетч, не могло быть случайным.

"Я не думаю, что Педро знал, что такое страх", - сказал Стенли. Его часто обвиняли в нечестной игре, но причина этого никогда не крылась в злом умысле, а в его неутихающей жажде боя. В 1970 году в Монако Эймон показал ему кулак и проглядел отбойник, в Зандвоорте Сертиза развернуло, потому что он снял руку с руля, что бы пригрозить Педро.

Друзей в спорте Гран-при у него почти не было. Он их находил вне его. При росте 1,60 м он был самым маленьким, но зато, возможно, самым бесстрашным бойцом. Храбрость была наиболее выразительной чертой его характера, и это заставляло многих забыть о его уме. Педро ездил смело, часто героически, подобно героям ушедших гоночных эпох. В отличие от "непосредственного мальчишки" Рикардо, в личном общении Педро был, скорее, сдержанным, порою робким, но иногда - доверчивым и радостным. Как правило, он носил клетчатую шапочку и всегда имел при себе бутылочку Тобаско, потому что ни один стейк не был для него достаточно наперченным.

В 1971 году Родригез был уверен, что выиграет как минимум три Гран-при: Сильверстоун, Монцу и Уоткинс Глен. Свою последнюю победу он завоевал для команды Gulf-Wyer-Porsche в гонке на 1000 км в Цельтвеге. После остановки на пять кругов в боксах Педро после продолжавшейся три четверти часа безостановочной погони сократил отставание наполовину. Затем, чтобы не нарушать регламент, ему пришлось на 13 кругов уступить руль своему ко-пилоту Эттвуду. Руки Педро оцепенели, он не мог утереть пот, но уже два круга спустя он спросил Джона Вайера: "Вы еще хотите выиграть гонку?"

"Yes", - коротко ответил шеф команды.

"Тогда вызовите Эттвуда обратно", - потребовал Педро. И он выиграл этот этап чемпионата мира. Можно понять, за что директора команд так ценили маленького мексиканца: они могли потребовать от него сверхчеловеческих усилий - и Педро делал это.

Еще в тот же день Родригез без остановок уехал в Шуттгарт. Он был так возбужден, что не мог спать. А 11 июля он снова вернулся в Германию, приняв участие в относительно маловажной гонке, подобной той, которая стала судьбоносной для Джимми Кларка. В возрасте 31 года Педро Родригез разбился насмерть во время " 200 миль Нюрнберга" на Ferrari 512M, принадлежащей швейцарцу Херберту Мюллеру. Через восемь с половиной лет после своего брата Рикардо.

При аварии он вдохнул пламя, что сделало безнадежными любые попытки спасения, в том числе немедленный вызов самолета Стенли. Когда Жаки Икс на своей яхте у Сан Тропе услышал новость, он на несколько часов стал недоступен для разговоров. Без Педро Родригеза спорт не станет тише, потому что Педро никогда не был громким, но он станет более бесцветным.

Мексиканское телевидение передавало траурную церемонию в прямом эфире. Луи Стенли и его жена тридцать минут стояли в почетном карауле у гроба. Сестра Педро - Чикита - поблагодарила

за это в письме к Стенли: "Моей душе хорошо от того, что она знает, - Педро делал то, что хотел, хотя и заплатил за это жизнью. Но он пережил больше, чем все остальные". Отцу, который так гордился гоночными победами своих сыновей, остался только самый младший - 16-летний Алехандро. Он тоже однажды будет сидеть в BRM, считает Стенли - и становиться сентиментальным.

После возвращения в Англию, на пути из аэропорта Хитроу в Сильверстоун, Стенли обнаружил, что все цветочные магазины закрыты. Но Стенли, миллионер Стенли, залез в чужой сад, оставил фунтовую банкноту и сломал две розы. Их он положил в Сильверстоуне в боксах BRM: последний привет Педро, которому в 1965 году он отказал. "Он был самым приятным гонщиком из всех, которые у нас были", - сказал мне Стенли, - "а у нас в BRM были почти все."

Теперь стяг перешел в руки Йо Зифферта.

Гран-при Англии

В паддоке Сильверстоуна мамонтообразный грузовик Goodyear продемонстрировал новую окраску. Вместо: "The greatest name in rubber" теперь можно было прочесть: "The safety-minded Company". Испуганная гибелью Родригеза и еще более собственными авариями в Зандвоорте Ferrari усилила штифты, соединяющие бескамерные шины с диском. С диаметром в 10 мм вместо 6 мм они теперь выдерживают тройное давление.

"Я знаю, что Педро не был виноват в своей гибели", - тихонько сказал мне Регаццони. Прибывший из тессинской духовки, он мерз под свежим английским ветром. Форгьери уже страдал от тяжелого гриппа, бродил укутанный до ушей и только надпись "Да здравствует Джанклаудио Регаццони", написанная швейцарскими фанатами на бетоне, вселяла надежду. "С этими кюветами на краю трассы Сильверстоун тоже не безопасен", - добавил Регаццони.

Согласно Зифферту трасса с поворотами на 215 км/ч "настолько деликатна, что если машина плохо держит дорогу, все ее слабости нещадно вскрываются. Зато машина с хорошей устойчивостью на дороге может стать здесь идеальным оружием".

На первой тренировке оружие March затупилось: Ронни Петерсону пришлось стать зрителем, так как у него еще не было мотора. Разочарованный Соле-Руа выкупил себя из команды и, согласно новой мужской моде, носил выплату в 10000 фунтов с собой в сумочке. Штомеллен первым остановился в боксах: "Сегодня я охотился на зайцев". Из-под передней подвески извлекли мертвого кролика. В лице Фиттипальди, впервые со времен Риндта, пилот Lotus имел шанс на тренировочную корону. Когда временами Эмерсон показывал даже лучшие времена, чем Стюарт, Мария-Хелена в боксах "нервничала все больше, даже наш малыш начал пихаться". Судя по ощущениям, бразилианка считает, что "он станет скорее футболистом, чем гонщиком". Семья Чепмен собралась в боксах полностью, даже дети получили белые таблички с именами, а на груди самого Чепмена красовались слова "The Boss man". Похоже, дома он тоже главный.

Зифферт два раза останавливался на трассе из-за дефекта зажигания, но еще хуже пришлось Иксу, у которого сначала сломалась коробка передач, а потом мотор. К этому нужно добавить увеличившиеся проблемы с шинами. "Уже через короткое время - я имею в виду три круга - вибрации становятся настолько сильными, что мы не можем перенести мощность нашего мотора на дорогу", - жаловался Икс и его взгляд

становился все меланхоличней. "Может, у Стюарта и меньше лошадиных сил, чем у нас, зато у него нет таких проблем с управляемостью".

В пятницу утром техникам Firestone, ответственным за Регаццони попалась неправильная шина: по ошибке они установили слева сзади старую B-26. Но в шинной рулетке выигрыш может выпасть на любой номер. С необычным шинным комплектом Клей проехал лучший круг дня: 1:18,1. Но об этом он узнал лишь за обедом. Стюарту позднее удалось достичь этой планки, но не превысить ее. Таким образом Регаццони добыл свой второй после Мехико-сити поул. И там и тут он был новичком, на обе трассы он выехал в первый раз. Регаццони сделал 77 кругов по трассе, Стюарт 97, а Зифферт только 52.

Зато Зеппи вдохнул в дни глубочайшей депрессии новое мужество в команду BRM. Женщины в боксах аплодировали своими кожаными сандалиями, когда в самой последней фазе тренировки Зеппи удались два быстрых круга: сначала 1:18,8, потом 1:18,2. Это число поставило его рядом с Регаццони и Стюартом. "Наконец-то, это длилось просто вечность", - с влажными глазами Зифферт вспоминал, когда он последний раз стоял в первом стартовом ряду: "В 1968 году, в Канаде или в Мексике?". Это было в Мексике.

Вокруг Стюарта сомкнулись швейцарские клещи - Регаццони и Зифферт: эпохальное событие для страны без своей гоночной трассы. "Просто швейцарцы разбалованы", - смеется Зифферт, - "ведь Стюарт - тоже один из нас". Если смотреть с этой точки зрения то и показавший четвертое время Фиттипальди швейцарец. Он живет около Лозанны.

"Ferrari не так быстры, как я думал", - заметил в боксах Brabham ненадолго прилетевший из Австралии Джек Брэбэм. Этот человек без единого шрама перешел из порохового дыма 126 Гран-при в частную и деловую жизнь. "Тим Шенкен развивается неплохо", - похвалил "Блэк Джек" своего молодого соотечественника, который жалеет об уходе Джека. "Было бы здорово ездить с Брэбэмом в одной команде, хотя и Грэм Хилл многому меня учит".

Тим Шенкен уже получил неопределенное обещание быть произведенным в 1972 году в пилоты номер 1, если в 1971 году он сможет доказать, что быстрее первого номера команды. Он был им и в Сильверстоуне: Шенкен квалифицировался в третий стартовый ряд, а измученный двумя поломками мотора Хилл только в седьмой. Станет ли в 1971 году еще один новичок после Петерсона, Фиттипальди и Севера исполнителем главных ролей - хотя этот год и затмила звезда Джеки Стюарта?

Тим Шенкен: Еще один молодой лев

Еще в 1969 году они сражались друг против друга в стальной буре Формулы 3 и разделили между собой почти все победы: Петерсон (на Tecno-Novamotor), Визель (на заводском Chevron), Фиттипальди (на Lotus-Holbay) и Шенкен (на Brabham-Lucas). "Ронни был, конечно, большой звездой", - признает Шенкен, - "но Визель и я иногда его побеждали". Тим выиграл в Барселоне, Мадриде, Кристал Палас, Хоккенхайме, Альби и Монлери, последнюю в мертвой гонке с Визелем. "Тогда мы научились ездить в постоянном контакте, сражаться за миллиметры. У нашей четверки было то, чего в сегодняшней Формуле 3 больше не существует - безграничное взаимное доверие, хотя мы никогда не договаривались о тактике. Мы автоматически сотрудничали, не подвергая друг друга опасности и поэтому, как правило, могли оторваться от остального пелетона. Сегодня пилоты Формулы 3 задерживают друг друга в поворотах." - вспоминает Шенкен.

Шенкен был уверен, что "одному из нас удастся прыжок в Формулу 1", но он в первую очередь думал у Визеле, "который на своем Mercedes с прицепом больше всего походил на профессионала, в то время как я ездил, ел и спал вместе с механиками в транспортере." Но именно Визель перешел в Формулу 1 последним из четверки. Однако все относительно, так как всем четырем "молодым львам" прорыв удался между маем и октябрем 1970 года. "Если посмотришь вверх из Формулы 3, то вначале видишь небо и только над ним Формулу 1", - мечтал Шенкен.

В начале казалось, что облаками покрыта вся его гоночная карьера. Сын обойщика Тим Шенкен (родился 26 сентября 1943 в Сиднее) построил себе в 13 лет карт с мотором на 125 см3 и трехскоростной коробкой передач, "на нем я ездил и по дорогам, но когда появлялась полиция, молниеносно сворачивал в гараж". Он собирал автографы (и сегодня еще у него есть один от Джека Брэбэма). Вскоре Тим покрыл стены своей комнаты, правда менее профессионально, чем это сделал бы его отец, гоночными фотографиями. За 50 000 с трудом сэкономленных шиллингов он купил себе Lotus 18, но быстро его продал, чтобы оплатить в 1966 году переезд в Англию. "Я знал, что если хочу стать гонщиком, мне нельзя было оставаться в Австралии".

Переезд на корабле стоил 17 000 шиллингов и продолжался пять недель. "На борту было множество девушек", - смеется все еще довольно бойкий холостяк Тим, - "облаков никогда не было, и когда мы причалили в Англии, меня все принимали за пакистанца". В обетованной гоночной стране Шенкен работал механиком в

"Chequered Flag" и "учился, только смотря со стороны". Когда он попросил у отца 25 000 шиллингов, деньги действительно пришли и Тим смог купить Lotus 22, который принес ему в 1967 году "много вторых мест, но ни одной победы".

В 1968 году Шенкену удалось в меньшем масштабе то, что и Кларку в Формуле 1, Риндту в Формуле 2 и McLaren в КанАм: настолько доминировать в гоночной формуле, что она неофициально поменяла имя. Новорожденная "Формула Форд" превратилась в "Формулу Шенкен", "что заставило Ford немного ревновать": реверанс человеку, который за сезон 34 раза получил победную премию в 1500 шиллингов. В Спа он даже тормозил на 14 километрах не больше трех раз. Как бы то ни было, в Бельгии он был представлен своему кумиру Джеку Брэбэму.

"Я хотел бы, чтобы ты ездил за нас в Формуле 3", - предложил ему Брэбэм, - "потому что мы ничего не выигрывали с 1966 года". Путь был ясен, и даже неудачный сезон 1970 в Формуле 2 не смог помешать, так как Уильямсу понадобилась замена для Пирса Кариджа. В Brabham же Тим переходил от надежды к отчаянию.

"Джек говорит мало, но по нему видно, что он думает", - знает и Шенкен. Казалось, Джек собирался дать своему молодому соотечественнику шанс. Но он продал свою часть в "Motor Racing Development" - так на самом деле называется команда Brabham, равно как и свой дом в Гилфорде ценой в два миллиона, с пятью спальнями и полем для игры в гольф, которым он из-за недостатка времени ни разу не воспользовался. А Рону Торанаку сначала надо было собрать деньги.

Тим вмешался, договорился о стартовой премии в "Гонке чемпионов" в Брэндс Хэтч, обогнал там на последнем круге своего сожителя Генли - с ним он делит дом в Майденхеде - и занял четвертое место. Когда в Онтарио он стал пятым, то еще раз осчастливил Рона Торанака: потому что уже начал зарабатывать деньги.

"Со стартовых и призовых денег я получаю меньше половины", - говорит упорный Шенкен, - "но это меня не беспокоит". В конце концов, у него есть личный спонсор: его зовут "Jackson the Tailor" [Джексон - это портной - В.Р], как можно легко прочесть на белом шлеме Тима. Хотя обычно во Франции, Италии и Швеции высокий, загорелый, хорошо выглядящий человек с пятого континента предпочитает одеваться, скорее, небрежно, но для рекламы ателье Jacksons он надел на комбинезон серый костюм, правильно завязал галстук и влез в кокпит Brabham. Так получились рекламные фотографии: "Даже после 30 кругов в Сильверстоуне костюм Тима Шнекена все еще без складок".

Хотя конечно молодой английский джентльмен и не проехал

при этом 1:19,5, как во время официальной тренировки к Гран-при.

Благороден так же и Грэм Хилл, который предоставил Шенкену второй мотор команды 11-ой серии, после того как его собственный сгорел. В маслосистеме Стюарта в последнюю минуту обнаружили неполадку и "Мистер Косворт", Кейт Дакворт, лично ее исправил. Опустить стартовый флаг должен был Джек Брэбэм, но потом "Юнион Джек" [прим.: британский флаг] схватил Дин Деламонт и устроил путаницу. Он наполовину опустил флаг, но еще в воздухе притормозил - после этого Регаццони тронулся и внезапно оказался в двух метрах впереди своих соседей Стюарта и Зифферта.

Дальше сзади стоящие гонщики обеспокоились. Как говорит Стюарт, это "чисто инстинктивная реакция, начинаешь двигаться, когда видишь, что впереди дым поднимается от шин". Итак, Галли толкнул Оливера, Оливер обогнул пилотируемый на этот раз Визелем турбинный Lotus и разбил заднюю подвеску Хиллу. Это выбило обе машины уже на старте и позже стоило Оливеру 50 фунтов штрафа. Икс пробился вперед по правой стороне, на волосок от стены боксов, и первые круги следовал за Регаццони. Стюарт шел третьим, полностью осознавая свои проблемы: "победить Зифферта и обогнать Ferrari. К счастью, оба пилота Ferrari допустили маленькие ошибки". Этого хватило: на втором кругу Стюарт обошел Икса, а на четвертом и Регаццони. Но сегодня это не был легкий, четкий стиль Стюарта. По крайней мере, на протяжении первых двадцати кругов ему пришлось ехать по полной, на "десять десятых", - как говорит Джеки. С такими заносами в поворотах, что казалось - это едет не Стюарт, а Риндт.

Зифферт обозлился, потому что ему понадобилось много времени, чтобы обойти Регаццони. Еще на одну позицию позади Икс пытался помочь команде и прикрыть Клея от боевой группы из Петерсона, Шенкена, Фиттипальди и Халма. Регаццони вскоре догнал Зифферта и обошел его, но обоих швейцарцев мучали одинаковые заботы: перегревающиеся шины, вибрирующая подвеска, все ухудшающаяся управляемость. Клей и Йо сражались против одиноко лидирующего Стюарта, стоя спиной к стене.

После 36 круга Иксу пришлось остановиться. Его левую переднюю шину источила жара, резина разорвалась на куски. Замена колеса отшвырнула Икса на минуту назад, и в лагере Firestone возросли опасения. Ведь BRM Зифферта шла так плохо, что полный гоночный директор Тим Парнелл растерянно спрашивал себя: теряет ли воздух шина, может, сломался стабилизатор или треснул амортизатор? Вибрации сломали пружину и растрясли катушку зажигания. Пока Зеппи три минуты стоял в боксах, он сказал Парнеллу: "Я ведь еще в Южной Африке

говорил, что у нас в этом году неправильные шины".

Зифферт знал, что и Регаццони далеко не уедет. Долго ждать не пришлось, уже четыре круга спустя тессинец примчался в боксы, будучи вторым и прекрасно смотрясь в 22 секундах за Стюартом. Во время замены колес, которая длилась 1:40, Форгьери заметил, что опасно опустилось давление в бензопроводе, по всей вероятности сломалась помпа. "Вылезай, это все равно безнадежно". Регаццони медленно отстегнул ремни и сорвал бурные аплодисменты, которые внезапно прервались, когда приблизился Икс с залитым маслом мотором и на этот раз поехал прямо в паддок.

"Сегодня мы проиграли битву, но еще не всю войну", - сказал мне Икс на своем поющем английском и собрался было крикнуть Найджелу из Firestone, что на В-26 невозможно ехать быстро, но остановился. "Позже скажу".

Таким образом, три "молодых льва" остались в одиночестве в борьбе за место позади Стюарта: Петерсон, Шенкен, Фиттипальди. Но Ронни даже не знал, что он был вторым, "так как я концентрировался только на том, чтобы удержаться перед Шенкеном и не видел ни одного сигнала, потому что боксы March первые сразу после поворота Вудкот". У Шенкена начало клинить переключение передач. Lotus Фиттипальди шел тем хуже, чем более пустыми становились бензобаки. Кроме того, он с трудом переключал скорости, потому что механики перепутали 3, 4 и 5 передачи. Езда Шенкена произвела впечатление на Брэбэма: "великий старик" снова понюхал пороху, в нем снова проснулся боевой азарт, как заметил в боксах Brabham английский друг Риндта - Берни Экклстоун.

"Мне вызвать в боксы Тима, может, ты хочешь ехать дальше?", - спросил Берни. "Нет", - грустно улыбнулся Брэбэм, - "после Монако прошло слишком много времени".

За четыре круга до конца Шенкен направляет свой BT33 на траву: капитальная поломка коробки передач. Но Тим никогда не мучал себя злостью после сходов: улыбаясь, помахивая рукой, как после множества гонок Формулы 2, он вернулся в боксы. "Что случилось?", - спросил Брэбэм. "Коробка передач", - ответил Тим. "Черт", - заметил Брэбэм-немногословный.

Благодаря лопнувшей у Генли шине Пескароло и Штоммелен продвинулись на 4 и 5 места. В 3,2 секундах позади мрачно мучился шеф Рольфа - Джон Сертиз. Оба забрала кельнца были вдавлены до самых очков: следы камня, который поднял в схватке Пескароло, Эймон тогда тоже еще участвовал.

Рольф понял: Пескароло на прямых быстрее, поэтому не имело смысла дуэлировать, задерживать друг друга и тем самым

увеличивать опасность того, что в борьбу вмешается еще и Сертиз. Поэтому немец и француз молчаливо договорились: ты, Анри, остаешься впереди, я не приближаюсь к тебе в поворотах, а за это ты тянешь меня в своей аэродинамической тени на расстоянии в 80 метров.

"Позиция 5, плюс 3 до Сертиза", - механик Рольфа как обычно показал над стеной боксов сигнал. Тут к нему подскочил менеджер команды Гарвин Фрю, вырвал у механика из рук таблицу и прокричал ему что-то, что могло означать: "You are fired!"

Вплоть до финиша положение осталось без изменений. За его величеством Стюартом, который ехал к очередной победе на малом огне и 9500 оборотах, собрались еще пять пилотов Cosworth на первых шести местах перед лучшим гонщиком на 12-цилиндровым моторе Бельтуа. "Стюарт отвратителен", - жаловался мне сидящий на перебрике Форгьери. "Championship gone - конец мечте о чемпионском титуле. То, что техник Firestone сейчас сидит в том вагончике и плачет, не поможет". Лицо Клея Регаццони, ведущего с Форгьери молчаливый диалог, расслабилось только тогда, когда какая-то англичанка протянула ему фунтовою банкноту: для автографа.

Пока Ferrari срочно организовывала шинные тесты в Цельтвеге, Моспорте и Уоткинс Глене, дикая итальянская пресса начала компанию против Firestone. "Наши проблемы с шинами", - отбивались шинные специалисты, - "это и проблема Ferrari, потому что у итальянской машины слишком тяжелый нос и новая задняя подвеска тоже вызывает дополнительные огорчения".

Не совсем неожиданно, из-за своей победной серии, теперь под ураганный огонь попал Джеки Стюарт. Вернее, мотор Cosworth в "чудо-машине" Джеки. Его постоянные успехи сначала казались соперникам тревожными, а теперь просто подозрительными.

Сладкий гром: Cosworth V-8

Если в гонках Гран-при кто-то постоянно выигрывает, это вызывает подозрения: прошлогодний гротеск о высоте антикрыла и ширине радиатора у Йохена Риндта из той же серии, что и обвинения, которым годом позже подвергся Джеки.

Вначале говорили о "быстром бензине": что топливо Ferrari, которое всегда готовят внутри транспортера, имеет подозрительный цвет, который не может происходить только от слоя масла. То, что бензин Matra такой едкий, что у окружающих слезятся глаза, как будто они стоят позади прогретой машины для Индианаполиса. А в Ле-Кастелле случилась эта "неприятная история": у команды McLaren на предварительной тренировке закончился бензин, поэтому они одолжили немного у бензиновой фирмы Tyrrell, но их предупредили: "После того вы должны будете выпустить весь бензин и высушить бензобаки, иначе их разъест".

Затребованные пробы топлива из Ле-Кастелле освободили Tyrrell от всех подозрений - октановое число было правильным. Кроме того, Кен "не настолько сумасшедший, чтобы специально портить наши дорогие моторы". Как следствие, позже начали говорить, что мотор Стюарта имеет слишком много лошадиных сил или объем больше разрешенного. Развеять второе подозрение помогли комиссары "Royal Automobil Club" в Сильверстоуне: замеры подтвердили 2993 см3 и ни на один больше. Первое подозрение держалось упорней.

8-цилиндровый Cosworth - это самый знаменитый гоночный мотор современности, хотя он и не выиграл еще столько гонок как 1,5-литровый агрегат фабрики по производству пожарных насосов Coventry-Climax (до 1965 года). Но добытая в Сильверстоуне Стюартом 37 победа Cosworth в 51 гонке принесла достаточно славы, чтобы увековечить компактный восьмицилиндровик даже в виде книги: "Such sweet thunder" - "сладкий гром".

По соглашению на 7 миллионов долларов с Уолтером Хейсем, между 1967 и 1970 годами Кейт Дакворт построил 77 моторов для Формулы 1, в 1971 году, однако, только 15-ть. Если в 1967-м Lotus получал моторы Ford еще эксклюзивно, то вскоре каждая команда смогла их покупать в готовом виде. "Мы не отдаем предпочтения никому, нам не важно, в каком шасси выиграет наш мотор", - сказал мне Хейс. "Если ты снимаешь хорошие фильмы то, в конце концов, не важно, в каком кинотеатре их показывают".

В успешном фильме от Ford в 1970 году главную роль играл Риндт, в 1971 - Стюарт. В съемках вскоре приняли участие и Уолтер Хейс со Стюартом Тернером. Когда в Сильверстоуне Кен Тиррелл предложил Северу как-нибудь посетить завод Cosworth, просто поздороваться с механиками, тот кое-кто учуял: теперь и для Франсуа задумана более важная роль. Регаццони заподозрил, ссылаясь на друга, работающего в Cosworth, что мотор Стюарта выдает 470 л.с. и 12500 оборотов (интересно, что на тахометре Tyrrell отсутствует "шпион").

Кейт Дакворт никогда не называет число лошадиных сил, Уолтер Хейс настаивает на неизменных 430 л.с. на проданных всем шести командам моторах Cosworth. Однако колебания обязаны быть - иначе гоночный директор McLaren Фил Керр не обнаружил бы в доставленном в Зандвоорт новеньком моторе на стенде только 409 л.с. А Денни Халм жаловался, что в течение всего сезона у него никогда не было больше 425 л.с. Ясно, что у Стюарта, в качестве гордого знаменоносца, не может быть колебаний в худшую сторону. Хотя Стюарт Тернер и рассказал, что в 1971 году Стюарт "не имел в каждой гонке самый мощный мотор, зато с самой лучшей кривой мощности".

После слухов о недозволенно большом и бесстыдно мощном моторе, возник слух об "особо легком". Якобы он весит не 180 кг, а только 145, потому что его блок цилиндров состоит из алюминиевого сплава, а то и из магниевого. "Что за чепуха", - ругался Тиррелл, - "во-первых, магний слишком легко горит, во-вторых, такой мотор развалился бы уже через сто метров, и в-третьих, даже слепой может распознать, что речь не идет о магнии".

12-цилиндровые соперники не учли, что у V8 расход топлива составляет только три четверти от 12-цилиндрового. А это значит, что, особенно на первых кругах, он имеет существенное преимущество в весе и позволяет Стюарту оторваться. "А с Ferrari сражается не только Стюарт, но и целая армада умных людей: Чепмен, Торанак, Херд и другие", - говорит Тернер. Но для этих людей слухи о супер-моторе для Стюарта были бы "чрезвычайно опасны, потому что, будучи извинением за поражения, они отвлекли бы от собственных ошибок - гонщиков или шасси".

Это не политика Ford - отдавать предпочтение Стюарту: закрыл эту тему Уолтер Хейс, - "потому что сам Стюарт стоит двух секунд на круге, но просто многие забывают, что это за парень". Как же это можно забыть?

Джеки Стюарт: Настоящий чемпион

На вершине цепи триумфов Риндт-Lotus Джеки сказал мне: "Ford не играет нечестно, ни против Йохена, ни против меня. Победы в чемпионате мира не происходят случайно, тут должно сойтись все". Поэтому в 1970 году Стюарт мог себе представить, "что все думали обо мне в 1969-м" или что будут думать в 1971-м.

Критики Джеки Стюарта упрекают его в том, что слишком коммерциализировался, слишком любит деньги, слишком много думает о рекламе или слишком большой фанатик безопасности. Но те, кто такое утверждают, не поняли, каким тяжелым трудом Джеки достиг своего взлета. От слабого здоровьем шотландского паренька, который в одном году (1951) пропустил целых 86 школьных дня, который помогал ремонтировать машины в отцовской мастерской, стрелял по тарелочкам и ловил лососей в реке Клайд - к одному из десяти самых знаменитых людей в мире. Или не знают его стальных, профессиональных жизненных установок и его задорного шотландского юмора.

Когда Ойн С. Янг рассказал ему новую американскую шутку - ("Как найти дорогу от швейцарского аэропорта в Клейтон-хаус Стюарта?" - "Нужно просто ехать вдоль отбойников.") - Джеки от всей души смеялся. Когда в 1970 году в Хоккенхайме проверяли все шлемы, Стюарт подмигнул мне "Добрый старый Дженкинсон, наверное, будет доволен только если я буду ехать в кожаном шлеме". Но он был и остается несгибаемым поборником максимальной безопасности в своем спорте, "потому что, будучи элитой, мы несем ответственность не только за Формулу 1, но и за весь автоспорт".

Точнее говоря, он сражается со времен Спа 1966-ть, той гонки, в которой для Джеки пробил такой же судьбоносный час, как и для Риндта в 1969 в Барселоне и Икса в 1970 в Хараме. Тогда зависело от простой случайности, порвется ли тоненькая нить жизни, какой стороной ляжет монета. Наполовину без сознания, со сломанной ключицей, неспособный выключить зажигание, среди вытекающего бензина, готовый "каждую минуту взлететь на воздух", Джеки был беспомощно зажат в разбитой BRM: сорок минут на бочке пороха.

"Бывают времена", - признался мне Стюарт, - "когда я думаю об опасности; не всегда, но часто. Безопасными гонки не станут никогда, но если со мной что-то случится, мне остается только надеяться, что я окажусь в правильное время, в правильном месте и с правильным оснащением вокруг меня. Оно особенно важно".

По желанию Стюарта его сыновья, пятилетний Пол и

трехлетний Марк, станут профессиональными гольфистами, "чтобы они жили безопасно и смогли содержать своего старого папу до конца жизни в роскоши". В 1970 году Йохен Риндт сказал, что он зарабатывает "примерно четверть дохода знаменитого мастера гольфа". Этот масштаб в 1971 Стюарт подправил в свою пользу: "Думаю, я уже зарабатываю столько же, сколько и чемпионы по гольфу. Может не так много, как Никлаус и Пальмер, но эти двое в первую очередь бизнесмены, а потом уже гольфисты".

В 1971 году в тонких пальцах Джеки вполне могли оказаться от 10-ти до 15-ти миллионов шиллингов, но не стоит забывать, как тяжело работает для своей славы и достатка этот супер-профессионал. "У меня не остается ни минуты свободного времени на меня самого", - жаловался мне Джеки. Теперь он объединил свое бюро с канцелярией GPDA Йоакима Бонье и нанял вторую секретаршу, в помощь к умной Рут, которую он в 1968 году переманил из GATT. Только с резко увеличившимся после 1969 года (по 50-т в месяц) количеством писем с просьбой об автографе уже почти не справляются. Как говорит Джеки, больше всего приходит из Австрии.

Рекламный договор с МакКормаком, чье агентство расширяется по всему миру, принес богатые диведенды. Стюарт работает на многих и рекламирует почти всех: в рамках Гран-при Испании и на растянутом поперек трассы рекламном транспаранте фирмы нижнего белья "Terrible". Как манекенщик, с обнаженным торсом и выдающимся профилем. Нина Риндт предложила изменить имя: "Вместо Джеки Стюарт - просто Жокей Стюарт". В Италии Стюарт рекламирует ружья "Beretta" и по всему миру собственные аксессуары, черные стюартовские бархатные береты и стюартовские темные очки.

Иногда ему приходится идти на компромиссы. В своей новой книге, написанной в соавторстве с Питером Мансо, Стюарт говорит, что экстремальное прохождение поворотов, на границе сцепления, это то же самое, что "осчастливить женщину". "Это очень по-американски", - сказал я Джеки. "Конечно", - ответил он, - "книга ведь предназначена для американского рынка".

Однако несколько рыбок улизнули из сетей рыбака-любителя. Когда Джеки предложили сняться в телевизионной рекламе для антитабачной компании (за очень высокий гонорар), ему пришлось отказаться. Будучи сам некурящим, он ездит в КамАм на Lola финансируемой L amp;M. Еще более сказочным был гонорар, предложенный Стивом МакКуином за участие в качестве партнера в гонке 24 часа Ле Мана для фильма "Ле Ман". "Когда стемнеет и опустится туман, я предоставлю ехать Стиву, ведь в боксах меня никто не найдет", - рассказал мне Джеки. Но премия для страховки

Джеки в 150 миллионов оказалась бы слишком дорогой.

Однако Стюарт думает не только о собственном банковском счете. Он точно знает, что должен спонсорам. Для Goodyear он снимает рекламные ролики, для Ford он всегда в приделах досягаемости. Когда прошлой зимой Ford устроил для одиннадцати миллионов телезрителей футбольный матч между Англией и старыми звездами континента, Стюарт вручал кубок. Он радовался с победителями, он плакал с проигравшими - он показал настоящее, полное шоу Джеки Стюарта. Джеки любит, обожествляет телевидение. Без сомнения, когда-нибудь у него будет собственное телешоу, как у Дэвида Фроста или Джонни Карсона.

Каждый раз, когда речь заходит о гонорарах от ORF, он говорит мне просто: "Столько же, сколько и Йохену". Когда однажды я ему предложил, что лучше было бы придти в студию в синей рубашке, Джеки кивнул: "I know". Его ответы сформулированы настолько точно, что их смысл может угадать даже тот, кто не понимает по-английски. В каждое предложение он определяет столько философии, что другому не хватило бы и многих абзацев. Для журналистов, которым он доверяет, Стюарт - бесценная золотая жила, для них у него всегда есть время. В 1969 году он, несмотря на проливной дождь, приехал после горной гонки в Штайнце в Вену, потому что мы договорились поужинать и поработать над одной книгой. "Захер" намного элегантней, чем та лондонская забегаловка самообслуживания, где мы впервые встретились в 1964 году, чтобы, облокотившись на стойку, есть яблочный пирог, за которым Джеки отстоял в очереди. Но тогда он только вылупился из Формулы 3 и еще стриг волосы коротко.

Что еще рассказать, чтобы приподнять занавесу над личной жизнью? То, что в "Клейтон Хауз" часто приглашают на обед швейцарского банкира Джеки и что частенько приезжает его американский менеджер? То, что прошлым летом задержалась постройка плавательного бассейна почти олимпийских размеров, потому что строительная фирма хотела получить оплату вперед, а Джеки, как принято у британцев, соглашался заплатить только после завершения работ? То, что у Нины Риндт и Хелен Стюарт одинаковый вкус в выборе обоев и обстановки? То, что в роскошной гостиной Джеки нет ни единого кубка или гоночной фотографии, потому что все гоночные сувениры хранятся в бюро у секретарши Рут? То, что Хелен раньше стояла за стойкой в "Bank of Scotland" в закопченном Глазго и по желанию родителей должна была выйти замуж за пианиста? Сегодня миссис Стюарт, без сомнения, относятся к самым светским дамам в мире. Между делом ее волосы посветлели, "потому что так любит Джеки".

Когда разбился Джимми Кларк, с которым Джеки когда-то делил квартиру в Лондоне ("наше шотландское посольство"), и на которого он всегда глядел снизу вверх, то Джеки позвонил из Мадрида Хелен: "Мы за 30 минут не произнесли ни слова и потом без звука повесили трубку".

Пирс Каридж и особенно Йохен Риндт стали следующими потерями, с которыми Джеки пришлось справляться самому, только самому. Он ненавидел мысль, что Йохен мог потерять чемпионский титул в пользу Икса или что его могли у него забрать. Он поднял бурю в CSI и отправился на гонку миллионов в Уоткинс Глен с твердым намерением выиграть ее для своего мертвого друга… Имея преимущество в минуту, Джеки пришлось сойти из-за потери масла. И мало кто знает, насколько Стюарта удручает здоровье его родителей. Мать уже пять лет привязана к инвалидной коляске, а отец частично парализован после инсульта.

В шотландском городе виски Думбартоне хорошо помнят, насколько хилым ребенком был Джеки, у него можно было пересчитать все ребра. Джеки (родился 11 шюня 1939 года) помог себе уроками гимнастики и дзюдо в Глазго, но, играя в футбол и крикет, он многократно ломал себе ноги. "У Джеки куриные косточки" неуважительно говорят в цирке Гран-при. Доказательства: перелом лодыжки при игре в теннис на Бермудах в 1969 и сложный перелом запястья в Хараме 1968.

Стюарт старается уменьшить риск насколько это возможно: от водных лыж он отказался совсем, вместо обычных лыж он ездит на бобе, не скрывая, впрочем, своего восхищения лыжниками. В Цельтвеге я представил его нашей национальной лыжной команде. "Вы, должно быть, очень мужественны", - сказал ему Карл Шранц, но услышал в ответ: "После того, как я увидел по телевизору спуск по Межеве, я знаю, насколько сильно могу испугаться". Незадолго до старта он еще успел нанять Аннемарию Прелль в "будущие лыжные учителя", в свою очередь девушка попросила научить ее гоняться. "Тебе досталось более легкое дело", - подмигнул Стюарт, - "я ужасно бесталанен".

Он часто предпринимает пробежки по лесу. Он не употребляет алкоголь, в кругу семьи пьет молоко и обожает торт "Захер". Хотя в 1966 году Джеки сдал экзамен на пилота, штурвал он в руки не берет, но благодарен за то, что в аэропорту Женевы ему предоставили личную парковку. Если за рулем сидит Хелен, ей не позволяется ехать быстрее 80 км/ч. Семья Стюартов живет активно, но осторожно - не смотря на "full speed". То, что Джеки с сыном прилетели на вертолете, когда их пригласила фабрика по производству игрушек, не стало нарушением стиля.

Сказочная карьера не ослепила паренька с реки Клайд. Он рано

научился переносить разочарования, хотя в ярком сиянии сегодняшних триумфов об этом почти забыли. В 1960 году его лишили места в олимпийской команде в Риме, хотя он был лучшим стрелком по тарелочкам в Великобритании, потому что он "был слишком молод". В 1966 году в Индианаполисе ему удался сенсационный дебют, пока за 20 километров до финиша и с 4,2 миллионами шиллингов перед глазами его не остановила поломка мотора. В 1967 году в BRM он узнал что означает "быть побежденным". Свою великую гонку-возвращение в Спа 1968-го он проиграл, потому что у него, имевшего преимущество в 40 секунд, на последнем круге закончился бензин, а чемпионский титул 1968 года он потерял, потому что на последнем этапе в Мексике отказал бензонасос. Я был рядом с Джеки в боксах Мехико-Сити и восхищался им, потому что минуту спустя он снова мог улыбаться.

Пришедшие позже триумфы он часто преуменьшает, называя "послеобеденными прогулками". Он хвалит шефа своей команды, лучшую машину, лучших механиков. Как нечто само собой разумеющееся, он обезоруживающе говорит о лучших шинах и лучшем бензине, но не об идеальном гонщике. Потому что шины и мотор он считает более важными, чем пилота: признак настоящего чемпиона и профессионала. Джеки не думает о деньгах, когда сидит в кокпите. А это случается достаточно часто.

Особенно в 1971-м. Каждым утром понедельника, по возвращению с уикэнда в КамАм, Стюарт звонил Кену Тирреллу в Ист Хорсли и затем ложился спать. "После трансокеанских перелетов мне всегда требуется два дня, чтобы придти в себя". Поэтому летом 1971 года Стюарт вычеркнул из календаря все дела по бизнесу и рекламные выступления, чтобы быть в форме для Кена. Для костлявого торговца лесом, который раньше сам участвовал в гонках, но когда в 1959 году его, несмотря на "езду буквально из последних сил", с такой скоростью обогнал МакЛарен, что тот его немедленно нанял. "Брюс, с этого момента ты мой гонщик". Позже Кен открыл Джеки, еще в 1964 году он обьявил мне его "следующим Кларком".

Кен открыт и честен, хотя и немного грубоват. Рядом со Стюартом он быстро потерял "свой безошибочный инстинкт выбирать на всех трассах самый худший отель из всех возможных". Тиррелл очень "down of earth", как говорят британцы: приземленный. В лесах Ист Хорсли рядом с королевско-синими гоночными транспортерами паркуются грузовики торговли деревом. "В 1971 году моя гоночная команда впервые имела больше работников, чем деревянная фирма: 16 человек", рассказал мне Кен. Поэтому есть основания считать, что в гоночном спорте он уже

зарабатывает больше. И все же он остается экономным, большим шонтландцем, чем Стюарт. Когда в 1970 году в Уоткинс Глене Тиррелл отказался заплатить, как все шефы команд, 50 долларов в пользу тех, кому не удалось квалифицироваться, Бонье мрачно предложил: "Ладно, тогда я заплачу твои 50 долларов".

Секрет спаянного партнерства Тиррелл-Стюарт в "абсолютном, слепом доверии, мы никогда не обманываем или врем друг другу". Что, однако, не означает вечного мира. "Напротив", - говорит Тиррелл, - "мы постоянно спорим, потому что о многих вещах мы различного мнения. Но из-за того, что мы спорим для поиска лучшего решение, мы выигрываем". Свои отношения с Джеки он рассматривает как "наполовину дружеские, наполовину деловые".

В 1971 году даже у экстравертированного Стюарта появилось ощущение легкой измотанности: усталости не от гонок как таковых, а от всего цирка, сопутствующего Гран-при. Я спросил Стюарта, как долго он еще собирается участвовать в гонках: "Да, я хочу уйти, но только тогда, когда мне будет удобно остановиться. Я уже десять лет счастлив в гоночном спорте, поэтому и закончить я хочу счастливо. И не потому, что я стал стар, или медленнее, или из-за аварии. Этот момент уже недалек, наверняка скорее, чем через пять лет".

Возможно, в конце 1973, когда истекает пятилетний договор с МакКормаком и трехлетний с Goodyear? Но до этого нужно исполнить возложенные на себя обязанности.

Джеки Стюарт не говорит об этом, но его цель - стать самым успешным гонщиком всех времен и самым известным человеком в бизнесе, самый дорогой он уже давно. Своей 16-й победой в Гран-при в Сильверстоуне Стюарт присоединился к третьему в "вечном списке победителей", к Стирлингу Моссу.

Всего лишь девять Больших призов отделяют его от Джимми Кларка (25), еще только восемь от Хуана Мануэля Фанхио (24). Хотя Джеки и "ничего не предпринимает ради того, чтобы стать лучше Джимми, исключительно из собственных побуждений". Еще девять Больших призов… Икс выиграл только семь, а Эймон ни одного.

К половине сезона Стюарт с 42-я очками подвел черту под чемпионатом мира 1971 года. В любом случае у него было более чем вдвое больше очков, чем у ближайшего преследователя Икса, у которого 19-ть. Но Тиррелл опасался повторения второй половины сезона 1970 года, в которой Стюарт набрал только 6-ть, а вот Икс целых 36 очков.

Хелен Стюарт удивилась, когда в Сильверстоне к ней подошел Икс, что случается редко: "Передай, пожалуйста, Джеки,

что то, что случилось здесь, на Нюрбургринге не повторится." "Этого я тоже опасаюсь", - сказал Стюарт, - "так как у Икса есть для Нюрбургринга "a special ego-thing".

Большой приз Германии

По мнению Кена Тиррелла, Большие призы исключительно редко выигрываются благодаря тактике. То, чего комбинация "гонщик-мотор-шины" может достичь в гонке, вырисовывается уже на тренировке. Таким образом, тактика не играет роли. Так Goodyear, чтобы уточнить значения, в течение года использовала компьютерные мозги и теперь знает результат. На средней трассе Гран-при, со временем прохождения около 1:30, водитель и шасси могут помочь выиграть по полсекунды дополнительно, мотор - три четверти секунды, а шины - две секунды. На Нюрбургринге длиной 22,9 км эти показатели увеличиваются в шесть раз.

Тем более стойким было впечатление, произведенное Клеем Регаццони на частной тренировке. Ему удалось показать невероятное время 7:31,0. И пусть "Ринг" несколько сгладили, Клей был на целых 13 секунд быстрее, чем Жаки Икс, которому принадлежали все рекорды Нюрбургринга.

Но дебаты в Айфеле шли не только вокруг секундомеров. То, что Alfa Romeo уже в июне начала найм пилотов, побудило Петера Шетти пойти в атаку на трансфертном рынке гонщиков на прототипах раньше, чем обычно. Зифферт, Север, Фиттипальди и Петерсон получили коммерческие предложения. Появление Фиттипальди в Маранелло оценивалось "только как визит вежливости". Но Чэпмен смотрел на это в высшей степени неохотно, как если бы его ведущий пилот "сегодня стартовал за меня, а в следующее воскресенье - за наших основных конкурентов".

Продление спонсорского договора с "Gold Leaf", приносящего Lotus ежегодно 45 000 фунтов, было еще под вопросом, и не в последнюю очередь зависело от состава гонщиков Чэпмена. Меценаты хотят Петерсона и Фиттипальди, следовательно, Чэпмен предпринимает все возможное, чтобы задержать одного и поймать на крючок другого.

То, что говорил мне на "Ринге" Ронни - он "не видит смысла дальше выступать за March, поскольку не чувствую больше к нему привязанности" - позволяло предположить, что Чэпмен с ним уже говорил. И вот рассказываемая впервые история о Петерсоне и Lotus.

"В 1972 году будет шесть супер-моторов от Ford, версии Mark-2 V-8", - Чэпмен заставлял шведа пускать слюнки, - "три из них получит Тирелл, а три - я, если за меня будут выступать ты и Фиттипальди". Ронни думал о своих шансах в чемпионате, начал беспокоиться и тревожил Макса Мосли. March решил ответить.

Совершенно открыто перед глазами и ушами всех, в ресторане спортивного отеля Мосли спросил гонщика Lotus Фиттипальди: "Не хочешь ли перейти к нам?"

Между тем Чэпмен открылся одному шинному менеджеру: "У меня с Петерсоном контракт". А разговаривал ли он с Мосли, спросил шинник. Нет, ответил Чэпмен. Тогда Мосли вполне в состоянии предпринять юридические шаги, - предположил собеседник. За кулисами шел "беглый огонь", который заставлял "горячую новость" распространяться дальше. Раздраженный Петерсон вызвал Чэпмена на разговор: "На каком основании Вы заявляете, что у меня с Вами контракт?" Мосли знал, что Чэпмен, "если подам жалобу, уже в пятницу могу предстать перед Верховным судом, это в Англии делается очень быстро". Уолтер Хайес узнал о намерении Мосли и сразу выбросил белый флаг парламентера. Он свел Чэпмена и Мосли прямо перед боксами. Из этого завязалась следующая непринужденная беседа.

Чэпмен: "Нам нужно поговорить".

Макс: "О чем?"

– "Я дам тебе 60 000 фунтов за контракт с Ронни".

Макс: "Я ничего не слышу".

Чэпмен: "Я дам тебе 35 000 фунтов и Уилсона Фиттипальди. Оставшиеся 25 000 фунтов - это та сумма, которую вам больше не надо платить Ронни".

Не говоря о том, что брата Эмерсона он "в любое время может получить и сам", острый как бритва ум Мосли заключает, что Чэпмен "предлагает ему человека, которого у него вовсе нет, и деньги, которых у этого человека нет". Совершенно неинтересно, - отвергает Мосли, - March не расторгнет контракт с Петерсоном.

"А если он хочет выступать за меня?", - настаивал Чэпмен дальше. "Ты же не можешь целый год запирать Ронни перед судом в машине". Это верно", - признается Макс, - "но я могу не допустить, чтобы ты его получил. Итак: или мы заканчиваем на этом, или увидимся перед судом". Прекрасно, - резюмировал Чэпмен, - он всегда будет готов взять Ронни за те же деньги, которые платит March, "но я не буду предлагать ему больше, чем вы". С этим согласен и Мосли: "Отлично, но не пытайся сманить его гигантскими суммами".

Позднее Мосли услышал, что Чэпмен сделал шведу предложение в 100 000 фунтов за трехлетний контракт. Ассистент Чэпмена, Питер Уорр, подтвердил мне эту сумму. Но между тем March и Петерсон давно сошлись во мнениях: Мосли повышает оплату Ронни по контракту на 50 процентов. Кроме того, он отпустит шведа в 1972 году на некоторые гонки Формулы II, "чтобы он благодаря выступлениям на прототипах

Ferrari мог заработать дополнительные деньги". Проблема с молодыми гонщиками заключается в том, поет лебединую песню проекту Питер Уорр, "что они хотят заниматься слишком многим и слишком быстро".

Когда я объезжал на частной машине "новый" Нюрбургринг с Петерсоном, Визеллем, Фиттипальди и Пескароло, Ронни вспоминал: "Здесь весной я вылетел на машине Формулы II…Но во вторник Генли тоже слетел с трассы, поскольку должен был уходить от столкновения с грузовиком". Оружие было готово.

На первой официальной тренировке Джеки Стюарт принял вызов Регаццони. Когда он после "инопланетного" круга со временем 7:21,9 вернулся в боксы с горящими глазами и насквозь мокрыми волосами, он казался более истощенным, чем после полной гонки в Сильверстоуне. Стюарт выдавил из себя: "Я могу быть еще быстрее". Зифферт и Север тоже опередили Регаццони, так что после обеда Ferrari просигналила к атаке.

Регаццони признавал, что на более слабом автомобиле "должен был больше рисковать, поскольку обязан был защитить свое имя, ведь на медленных никто не смотрит". Было 16.10, когда Рольф Штоммелен заехал в боксы, но не в зону Surtees, а остановился у Ferrari. Страшная сцена, заставляющая всегда думать об аварии. Желтые флаги, дым и облака пыли, машина, смявшаяся об ограждение - но гонщика он видел - Рольф наполовину по-итальянски, наполовину по-английски, нашел слова для Форгьери. Тотчас же боксы Ferrari занавесили. В середине шеренги боксов, там, где толпы людей толкают машины туда и обратно, как огромные газонокосилки, Сертиз нетерпеливо подозвал своего гонщика. Когда Рольф вышел, то увидел вопрошающие лица, на которых было написано: "Почему ты не поехал тотчас в наши боксы, чтобы можно было сразу же обсудить проблемы с машиной?"

Немного позже Вик Элфорд сообщил, что на участке "Pflanzgarten"он видел "Регаццони, выбирающегося прямо из-за деревьев". Ханштайн организовал эвакуатор. Клей открыто признал, что во втором правом повороте он пропустил точку торможения, но не перевернулся, только отлетело колесо.

В 16.27 уроженец Граца доктор Хельмут Марко - для проверки идеи, возникшей за обедом - сел в старый McLaren M7C Иоакима Боннье, чтобы выяснить, может ли он пройти круги быстрее, чем Йо. Замысел Хельмута арендовать машину Сертиза не удался по непонятным причинам. Знаменательный момент, потому что впервые со времен Йохена Риндта в машине Формулы 1 сидел австриец.

"Друзьям Йохена, в отичие от других, я всегда помогу", -

сказал мне Боннье. Его симпатичная жена Марианна уже сделала такое же открытие, какое несколькими неделями позже удастся и Тиму Парнеллу, гоночному директору BRM: "Бросается в глаза, как похожи друг на друга Йохен и Хельмут, как они ходят, стоят, говорят или смеются". Парнелл добавил: "Он может быть таким же агрессивным, как Йохен".

Доктор Хельмут Марко: За наследие школьного друга

"Слушай, Карл разбился". Один из самых старых школьных товарищей Йохена Риндта, которого они называли по его первому имени "Карл", тихо сказал это 5 сентября 1970 года около одной из кофеен в Граце подошедшему Хельмуту Марко. Окаменевший Хельмут развернулся, забрался в машину и уехал в направлении Оперного кольца. Несколько дней его никто не видел. Как сильно потрясла и его потеря друга детства, стало ясно из нескольких дней, которые я позднее провел у него в Радегунде.

Но Марко уже решил бороться за наследие Йохена. Как бы то ни было, на 1971 год его уже пригласил в свою команду Формулы II друг, с которым он прожил бурные, но прекрасные годы, постоянно приправленные суровой конкуренцией. Йохен еще и консультировал его, какие нити задействовать, чтобы реализовать карьеру. И как это делать дипломатично. Сегодня понятно, что Марко многому научился.

Его гоночную премьеру они отпраздновали вместе в штирийской горной гонке 1961 года. Йохен - на Simca, Хельмут - на Steyr-Puch. Потом Марко изучал право. Попутно у него были проблемы по военной части, поскольку он потерял доверенность, будучи назначенным курьером по секретным поручениям. Ученую степень доктора права он получил в 1967 году. Точную дату не помнит, но "это было за два дня до гонки Формулы V в Лангенлебарне; я пришел вторым". Он вызвал раздражение в университете Граца, поскольку неожиданно покинул выпускной праздник.

Затем "господин советник" присуждал в суде Граца трехдневные аресты либо денежные штрафы, выносил приговоры при дорожных правонарушениях и работал за 1500 шиллингов в месяц. "Это было хорошей часовой оплатой, поскольку я по полдня говорил по телефону касательно своих выступлений в гонках". Он уже знал, что не закопает свою жизнь между обложками папок для бумаг.

Продолжений юношеских приключений - диких скачек мотокросса на Щекле, которым Марко предается и сегодня, по возможности ежедневно - давно уже не хватало. Хельмут настоял на своем, несмотря на противодействие отца, который абсолютно ничего не желал слышать про гонки. Оба на протяжении лет не обменялись ни словом. Клиенты, которые сегодня приходят в отцовский магазин светильников и

представляются "друзьями Хельмута", вынуждены платить полную цену. Скидки получает только тот, кто с Хельмутом не знаком.

Светловолосый, узкоплечий, в сидячем положении едва выглядывающий из-под стола Марко, всегда проявляющий интеллигентность, но по необходимости варьирующий шарм и твердость, является человеком со многими талантами. По желанию родителей он учился играть на флейте и фортепиано и забастовал лишь тогда, "когда меня хотели склонить еще и к игре на скрипке". И сегодня он мечтательно внимает классической музыке. Романтик. Он играет в настольный теннис и прежде всего в карты только на деньги - игрок. Он уже проводит шоу гоночных автомобилей - трезвый бизнесмен. И как стальной профи, он проявил себя, приняв участие в 1971 году в гонках прототипов (за Martini), 2-литровых спортивных машин (за Lola), стартах в Формуле II (за Lola), и кузовных гонках (за Ford Кельн).

"Раз я добиваюсь успехов, то неизбежно должен появиться и шанс в Формуле 1", - правильно подытожил Марко. За себя говорит то, что в Porsche 917 он часто мог по времени на тренировках держаться за такими звездами, как Родригез и Зифферт. Многие двери открылись после того, как он, выступая за Martini шестью годами позже Йохена, выиграл в 24 часах Ле-Мана, несмотря на значительные проблемы с машиной. Я позвонил Хельмуту сразу после его триумфа. Ему держали телефонную трубку около уха, настолько были сведены судорогой его руки.

Так, всего лишь после пяти гонок в монопостах Формул II и III, Марко первый раз сел в машину Формулы I на Нюрбургринге, который он первым из пилотов Формулы V прошел быстрее, чем за 10 минут. Но в этот раз он и одного круга не прошел.

Ускорение быстрее, чем у Porsche 917…чувствуешь весь вызов этого аппарата…Механически мозг Марко регистрировал впечатления от езды, когда старый мотор на участке "Hatzenbach" начал стучать - кончился бензин. В "Bergwerk, где я в кузовных гонках проколол шину", McLaren остановился. Марко наблюдал за своими будущими соперниками в скоростном правом повороте и отмечал, что "Сертиз и Визелль единственные из быстрых поднимают там ногу с педали газа".

Когда мимо проезжал Джеки Стюарт, Марко помахал ему. Остаток круга понадобился Джеки, чтобы поразмышлять над тем, кто бы это мог быть? "Желтая машина и гонщик-блондин? У нас же вроде нет блондинов?" Позже, в паддоке, Джеки говорил с австрийцем об этом. Марко ухмыльнулся: "Надеюсь, что в следующем году мое лицо будет Вам привычнее".

Луис Стэнли, который уже твердо пригласил Марко на гонку в Остеррайхринге, внушает всем, что хотел бы отказаться от старта на "Ринге", поскольку он на старом McLaren и без того "вынужден быть в задних рядах или идти на повышенный риск". А в это время команда Tyrrell все еще смеется над историей о самом быстром круге Стюарта. В то время как из баков супер-автомобиля Tyrrell откачивался бензин, чтобы удержать вес автомобиля минимальным для прохождения оптимального круга, Стюарт тренировался на запасной машине, которая, правда, остановилась на трассе из-за поломки коробки передач. Джеки удалось схватить мотоцикл и с отчаянной скоростью домчаться до боксов, чтобы взять другую машину. Ужу был готов клетчатый флаг, когда Стюарт показал сказочное время: 7:19,0.

Любитель Нюрбургринга Икс в субботу утром подошел совсем близко: 7:19,2. Наконец можно было увидеть Стюарта радостным, тем более что он знал: "Регаццони на прямых крутил мотор на 600 оборотов, а Андретти - на 400 оборотов больше, чем я. Так что после смены двигателя я могу стать еще быстрее". Ferrari смогла после ночной смены избавиться от каиновой печати Нюрбургринга - многократных ударов днищем. Lotus же, по всей видимости, нет, иначе Визелль не обломил бы боковой радиатор при "Bottoming". Но Рейне выдрал из сиденья лейкопластырь, чтобы закрепить радиатор прямо на трассе. А Штоммелен интересовался в отчаянии, на самом ли деле он "обсуживается на том же уровне" касательно материалов, поскольку его мотор серии 11 был хуже, чем агрегат серии 10 более раннего выпуска.

Goodyear со времени гонки в Зандвоорте придумала новую дождевую смесь, для тестов которой все лето в полной готовности простоял тестер Фрэнк Гарднер. Но английское лето так и прошло без дождей. Тем интенсивнее гонщики на Goodyear использовали для испытательных целей дождь в Айфеле в субботу после обеда. В стартовой решетке больше ничего не менялось: Стюарт и Икс в первом, Зифферт и Регаццони - во втором ряду, а ошибочно остановленный Петерсон после сбора подписей протеста командой March был возвращен в четвертый ряд. Lotus тоже подписала, что было очень по-дружески.

В субботу вечером Джеки Стюарт, поскольку так желает фирма "Elf", играет роль приятного гида для журналистов, подружившихся на время небольшого круга на автобусе по сильно измененному "зеленому аду Айфеля". Во втором автобусе сидит Франсуа Север. "Сколько человек в автобусе говорят по-английски?", - спрашивает меня Джеки и после "50-процентного" ответа выуживает микрофон. Он распускает перья: "Для

говорящих по-шотландски", чем открывает новое, настоящее шоу Джеки Стюарта. На протяжении 22,9 км хитрый континентальный шотландец рассказывает о своих точках торможения и разгона, открывает секреты своей траектории, признается, на какие деревья он ориентируется, какие передачи использует при каком запасе горючего.

Джеки говорил, что в Adenauer Forst (2 передача) не видно масла; что в трех правых поворотах перед Wehrseifen можно выиграть две секунды; он показывает дерево, но которое он держит курс перед непросматриваемым Karussell; он называет вторым по значимости местом трассы комбинацию поворотов на подъеме перед Pflanzgarten. Его описание превращает круг по трассе в захватывающий детектив. Я его записал.

Стюарт показывает то место, где Хилл однажды потерял телекамеру, и связку, в которой у Брэбэма в 1969 году сломался радиусный рычаг. "Посмотрите туда, в лес. Тогда там еще не было отбойников, и вы можете только сказать вместе со мной: "Счастливчик Джек". А здесь Регаццони вчера снес два столба. Можете себе вообразить, где он был бы сейчас, если бы не смонтировали ограждения".

Джеки и сам испугался, когда увидел вынужденную посадку вертолета из-за возгорания ротора. Ему нужно было бы лететь на этом вертолете сегодня. Он не забывал издеваться над шофером автобуса, боровшимся с работавшим рывками сцеплением ("мы не на идеальной траектории, но здесь я и не пользуюсь никогда третьей передачей"), и, когда бедняга на мосте Adenauer откатывается назад, Стюарт охает: "Господи, да Север во втором автобусе нас сейчас обгонит".

Прежде чем выйти, Стюарт говорит сквозь бурные аплодисменты: "У меня к вам только одна просьба: не рассказывайте гонщикам Ferrari ничего из того, что я говорил". Позднее в ресторане у северной шпильки над открытым огнем вращались две свиных туши, а из громкоговорителя звучали сентиментальные мелодии типа "Candlelight Waltz" [прим.: вальс при свечах], так что окончательно становилось ясно: старая эпоха Нюрбургринга прошла. Началась новая эра, причем для Джеки безопасность теперь увеличилась на 400 процентов. "Потому что раньше здесь в этом смысле не было вообще ничего", - вздыхает он.

В воскресенье утром Денни Халм предлагал оставившему спорт Хансу Херрманну свой шлем: "Не хочешь поехать вместо меня?" Луис Стэнли, перекрывая шум мотора, кричал Зифферту в ухо: "Сегодня ты должен победить, потому что сегодня мой день рождения". В этот день был еще и швейцарский национальный

праздник, о чем Йо и Клей вряд ли думали в то время. Уолтер Хайес стоял до последнего момента рядом с машиной Стюарта по стойке "смирно", как солдат в карауле. Кен Тирелл рассчитал запас топлива для Стюарта и Севера с очень малым запасом. "Не только для того, чтобы в общем сэкономить вес, но и как дополнительное преимущество на трамплинах".

Жаки Икс лидировал, но только два километра. Потом его прошел Стюарт, чтобы дальше бросить вызов не сопернику, а только усложнившемуся из-за следов масла на асфальте Нюрбургрингу. Сзади Икс мобилизовал весь кураж, видя Стюарта все дальше уходящим за горизонт. Ничто не парализует волю преследователя так, как вид все уменьшающегося автомобиля лидера. На участке Wippermann Икс, которого никогда ранее нельзя было упрекнуть в водительских ошибках, вылетает с трассы, делает несколько оборотов, теряет батарею и повреждает заднюю подвеску.

"Только на Нюрбургринге", - признался Икс, - "я понял, что чемпионат окончательно проигран". Он сел в свой BMW и покинул Айфель быстро и тихо.

Регаццони и Зифферт интуитивно снизили темп, когда Икс вылетел с трассы. Это помогло Стюарту увеличить отрыв, а также облегчило погоню плохо стартовавшему Северу. Регаццони удалось пройти без помех только два следующих километра, потом его развернуло в Pflanzgarten, что привело ко времени второго круга с приключениями - 7:42. "Веселое время", - как пришло в голову Пэт Сертиз.

Из трио Зифферт-Регаццони-Север выбывает Зеппи, из-за вновь ослабшего крепления катушки зажигания и проблем с передними тормозами.

"Икс и Регаццони, c'etait dur, это было жестко", - сказал Зифферт, отряхнул руки и сказал вспотевшему имениннику Стэнли: "Так что теперь я должен победить для Вас в следующем Гран-при". А следующий состоится в Цельтвеге.

Регаццони потерял в лице Зифферта одного противника, но приобрел двоих: снижающаяся из-за поломки выпускной трубы мощность мотора и сохранившиеся, несмотря на новый каркас, вибрации, возникавшие, правда, только на подъемах, при полном ускорении. Север не хотел получить второе место "в наследство", он должен был его завоевать. Следовательно, он грозил Регаццони кулаком до тех пор, пока Клей не освободил траекторию для обгона. Петерсон получил "привет" от неровностей трассы - облицовка радиатора сломалась, нужно было заехать в боксы, чтобы ее оторвать, что отбросило Ронни на 5-е место, позади Андретти. Марио заметил, что амортизаторы

были слишком мягкими, и прилагал все усилия, чтобы быть оптимально быстрым и "при этом не вылететь с трассы". У Фиттипальди вытекло все масло, его следы можно было найти на радиаторе, шлеме, даже на обтекателе воздухозаборника преследовавшего, но скоро сдавшегося Шенкена. Наоборот, Сертиз жаловался, что Шенкен "поднимает столько земли и мусора, что они попадают мне в кокпит и блокируют дроссельную заслонку".

Еще хуже обстояли дела у Штоммелена, партнера Джона, о "хождении по мукам" которого публика и не подозревала. "Хуже всего - люди на краю трассы, которые подхлестывали меня". А Рольф становился все медленнее. Чем больше пустел бензобак, тем более нервным становился TS9. Много раз уроженец Кельна "едва не вылетел". Перед каждым поворотом он испытывал страх при торможении, но остановился только после 10-го круга - и был послан обратно Гевином Фрю. С мыслью "лучше десятым, чем в отбойнике или мертвым", Штоммелен ехал через страдания, свою"самую тяжелую, плохую и страшную гонку" до конца.

Избежавший проблем Стюарт ни много, ни мало, а семь раз улучшал рекордное время круга, пока его не превзошел Север, показав 7:20,1. С 4-го круга Стюарт шел, не превышая 9500 об/мин. Однако, только-только, как Тирелл подготовил свой сигнал "9000", Джеки услышал сзади неладное: "шум мотора стал вдруг слышим гораздо громче, чем обычно. Я уже испугался: вот, довел отрыв до 40 секунд, и теперь сломается машина". Однако через несколько секунд Джеки с облегчением понял, что мотор в порядке. Просто из уха выпала защитная затычка Оторах. Если бы ему не надо было внимательно смотреть за следами масла, то Джеки охотно бы улыбался себе в зеркало заднего вида. Вторая в истории двойная победа Tyrrell была гарантирована. Снова на сцене Формулы 1 играет "Полный триумф".

Третий, Регаццони, после победного праздника бросил свой кубок в распахнутые руки Форгьери. Потом боксы Ferrari занавесили, но через щелочку были слышны возбужденные голоса. "Во времена кризиса", - говорил мне Тирелл, "самое тяжелое, сплотить команду, а я понимаю, что Икс сбежал. Напротив, общее празднование победы - самое простое дело в мире".

Стюарт и Север перебрались в транспортер Tyrrell и выглядели совсем не высокомерно, а скорее, как мужчины, выполнившие свою работу на день. Стюарт, на сей раз одетый в черное, весело напевал: "Женева… милый дом", радовался "домашним каникулам", жене и детям. Он забрался в частный вертолет, который доставил его до кельнского аэропорта, и

ускользнул из "зеленого ада" так же быстро, как справился с ним, во второй раз с победой, начиная с 1968 года. То, что не он, а Север - теперь держатель нового рекорда круга, Джеки узнал только из газет.

Икс, должно быть, уже сидел в самолете на Брюссель, поэтому наиболее удрученным гонщиком, остававшимся на "Ринге", был Рольф Штоммелен. Он растерянно сидел на корточках в транспортере. Я еще никогда не видел его таким разбитым, почти больным от разочарования. И это именно здесь, на Нюрбургринге, где на прототипах Рольф часто показывал, как быстро он может ездить, где он в 1969 году, в своей премьерной гонке на монопостах, отважно пересек финишную черту на горящем Lotus Формулы II Риндта.

Рольф Штоммелен: Как хладнокровно это продолжалось

Рольф Штоммелен стал первым настоящим немецким пилотом Гран-при со времен графа Берге фон Трипса, поскольку его спонсоры посчитали, что, несмотря на триумфы с Porsche, "самая великая музыка играет только в Формуле 1". В 1970 году Рольфу в Brabham "больше всего понравилось то, как много Рон Торанак понимает в машинах". В финансовом смысле он не нашел среди гонщиков "среднего класса, поскольку одни получают много, другие, как я, не зарабатывают ничего". Десять очков и одиннадцатое место в чемпионате в год дебюта были гораздо большим, чем можно было ожидать. Это если Рольфа мерять не по масштабам Регаццони или Фиттипальди, а по тому, что, например, в 1970 году Петерсон не завоевал ни одного очка, а Север - только одно.

В 1971 году, в Surtees, Штоммелен надеялся выделиться еще сильнее и заработать немного больше денег, чем в предыдущем году.

Сертиз говорит сегодня, что он планировал "так воспитать Рольфа, что он смог бы заменить меня как гонщика". Теперь перегруженный "Большой Джон" снова спекулирует мыслями об уходе, примерно в середине сезона 1972 года. Он говорит, что будет в будущем сначала заключать контракты со спонсорами, и только потом - с гонщиками, т.е. строго разделять эти направления. И гонщики должны "сначала думать о команде, и только потом - о себе". В 1971 году "с этой точки зрения не получилось".

А еще распространяются слухи, что Рольф отклонил предложение переселиться в Англию и будто бы был "незаменим в Кольне во время раздачи автографов", когда требовался для тестов.

Что бы ни вынашивали в соответствии с контрактами Рольф, его спонсоры и Сертиз, это должно остаться только их внутренним делом. Но существует пункт договора о том, что Рольф не должен быть каким-либо образом ущемлен в материальной части. Однако он получил новые, сильно экономящие вес легкосплавные колесные диски только после того, как Джон их использовал уже в трех гонках. А в Нюрбургринге вообще не получил. До тех пор внутреннее состязание в том, кто из двоих быстрее, имело счет 3:3, как по квалификациям, так и по гонкам. Впрочем, с моторами и шинами было похоже.

Когда он только начинал в Формуле I, то был бесконечно счастлив: "В Porsche надо было, как солдату, стоять по стойке

смирно", - сказал он мне в 1970 году в Кялами, - "а в Формуле 1 ты намного более свободен и сознателен, поскольку она требует собственных решений". Сегодня он неприкрыто говорит, что его соперники в Гран-при "остались ему более или менее чужими", что он гораздо чаще находил лучших друзей по гонкам в команде на прототипах Alfa Romeo, которую из-за большого числа очкариков называли также "командой слепых". "Мы не особенно быстры", - улыбался Рольф еще в 1970 году, "но веселы". Очень близок ему был Пирс Кэридж, позднее Пескароло и Галли.

Иногда Рольф размышляет, что у звезд Гран-при довоенных лет все было проще: " Кого избирали Mercedes или Auto-Union, того и делали тем, кем он позже становился. В то время гонялись не так жестко и быстро, а теперь все быстрее и жестче". И он определил для себя: "Инициативу и честолюбие я могу развить только в гоночном автомобиле".

Когда в 1966 году в Цюрсе-ам-Арльберг я встретил Йохена Риндта, чтобы покататься на лыжах, он сказал: "На ужин к нам придет один немецкий гонщик, Рольф Штоммелен".

Я смутно подумал о дородном фабриканте с имиджем Porsche, любительскими планами, но большим количеством кубков у себя дома. И вот пришел Рольф, искренний и сердечный, с растрепанной головой и в рекомендованных врачом очках с 0,75 диоптрий. Это был один из самых приятных вечеров.

Рольф Штоммелен (родился 11 июля 1943 года в военном бункере в Зигене) рос в безопасности зажиточной кельнской семьи: гараж, бензоколонка, парк прокатных машин. Школа: посредственно, не драчун. Спорт: посредственно. Его честолюбие пробудилось только во время учебы на механика, которую он закончил в Mercedes с оценкой "1" [прим.: высшая в Германии - А.Г.]. И во время катания на водных лыжах.

Между делом он мотался из Кельна за пять часов или два часа на Нюрбургринг, в зависимости от того, ехал он на велосипеде или мопеде. Позже, когда он уже работал в отцовском бизнесе, то ездил на Super 90 на "Ринг", чтобы "немного оторваться". Далее последовали гонки на аэродромах, горные гонки и гонки кузовных машин. Автоматически Штоммелен превратился из любителя в профессионала. Я думаю, что Йохен в 1966 году посоветовал ему пойти или в Формулу III, или в заводскую команду Porsche. Рольф стал "лучше четвертым, чем первым без конкуренции; так я продвинулся вперед".

В 1967 году он победил в "Тарга Флорио", но еще более горд был своим совершенством в Ле-Мане. Там он в 1969 году, первым из пилотов, показал 380 км/ч. "В кокпите стало тише", - вспоминает Рольф, - "и я ехал как по гололеду, с очень чуткими движениями

рулем". В 1967 году он проиграл в борьбе за звание чемпиона Европы в горных гонках Герхарду Миттеру, несмотря на равенство очков, из-за положения в правилах, гласившего, что победителем считается гонщик, закончивший большее количество гонок. В 1968 году он проиграл из-за аварии, дефекта рулевого управления в Россфельде, произошедшего 7 июня, что кажется мистическим, поскольку в 1968 году три смертельных аварии произошли в седьмые числа месяца (Кларк в апреле, Спенс в мае и Шлессер в июле).

Рольф, использовавший "подтяжки-муляжи", хотя уже предписывались удерживающие ремни, перебрался через откос назад к машине, перевернувшейся через заднюю часть. У Рольфа, в отличие от коллеги по команде Скарфиотти, была возможность тормозить. А Скарфиотти погиб.

Взрывные качества "покорителя высот", который знает, что его заезд кончится через две или три минуты, и выносливость проверенного в ночных условиях пилота на длинных гонках, короче говоря - способности выкладываться по максимуму в спринте и на длинных дистанциях, должны были сделать Штоммелена первоклассным спортсменом для сегодняшних Гран-при, в которых со старта едут в полную силу. Причем он едет по чистой траектории и обладает техническим чутьем.

"Я один из всего двадцати", - реалистично думает Рольф, - "но в то же время всего лишь один из двадцати. И не надо строить иллюзий, что являешься великим королем". Рольф чувствителен, "но таковы же и другие гонщики, даже если им хочется выглядеть жесткими". Но чуткость дает только гоночное чутье; слон - не чувствительный. И наоборот: если ты раздумываешь, становишься медленнее".

За почти два года пребывания Штоммелена в Формуле I пять гонщиков Гран-при погибли. Что его пугает, что "иногда вызывает мурашки по коже", были не аварии сами по себе, а еще - и пожалуй, даже больше - "слабое участие почти всех; факт, что эмоции наблюдались только у посторонних, жестокость бизнеса и хладнокровие, с каким все идет дальше. Все это приглушает пережитое. Иногда я спрашиваю себя", - откровенничает со мной Рольф, - "с какими людьми я здесь? Но раз я это знаю, то могу из этого заключить, что однажды может случиться и со мной. Что я могу быть выдворен, могу получить пинок, если совершу аварию. Если больше не буду достаточно хорош, или если придет кто-то другой".

И он признается: "Я был бы безгранично разочарован в эти летние недели, если бы меня так честно и самоотверженно не поддерживал Ford - Koeln".

На понедельник после немецкого Гран-при Джон Сертиз арендовал южную петлю "Ринга", чтобы протестировать машину Штоммелена. Автомобиль не доводился до лимита. Поэтому не совсем достойно Сертиза, выражать впоследствии мнение, что TS9 Рольфа "был в полном порядке". Миллионы телезрителей убедились в обратном. В частной беседе Сертиз однажды сознался, что на неспокойных трассах старый TS7 был бы лучшей машиной, поскольку у TS9 не все в порядке с развесовкой.

Гран-при Австрии

4 августа "почти-чемпион" Джеки Стюарт услышал по радио, что Гран-при Мексики отменили. Без Родригеза он лишился смысла для организаторов. "Good news", - сказал мне Джеки в телефонном разговоре: при счете 51:19 ему достаточно всего лишь одного третьего места для завоевания титула, даже если Икс выиграет все четыре оставшихся этапа. "Но я не чемпион по математике", - сказал Джеки, - "я хочу побеждать. В этой гонке, в следующей, еще в двух или трех в этом году". Стюарт был опьянен победами. Имея их уже пять, он все ближе приближался к рекорду Джимми Кларка (семь триумфов в 1963 году).

Поскольку Рут, секретарша Джеки, лежала в постели с воспалением легких, Джеки попросил меня организовать частный самолет до Цельтвега, плюс разрешение на посадку на военном аэродроме. Канцлер, доктор Крайски, великодушно выдал команде Гран-при постоянное разрешение на взлет и посадку.

"Я собираюсь улететь уже в воскресенье", - объявил Джеки. Помня о прошлогоднем спектакле, когда Джеки увез из бушующего котла вертолет ORF, потому что следующим утром в Лондоне должна была состояться презентация таинственной новой машины Tyrrell, я спросил у Джеки: "Опять новая машина?". "Не совсем", - улыбнулся он, - "в Цельтвеге я получу только удлиненную колесную базу". "А старый добрый Tyrrell 001 объявят к продаже в лондонской газете, с полным указанием пройденных миль". Коллекционная вещь стоит около миллиона.

На Остеррайхринге Стюарт опасался не только Ferrari. "У Lotus 72 с Фиттипальди будет лучшая гонка сезона, но больше всего я боюсь Зифферта на BRM. Зеппи уже слишком давно теряет победы".

BRM появилась в Цельтвеге с командой из четырех человек: белыми машинами управляли Зифферт, Генли, перешедший из McLaren Гетин и дебютант Марко. На первоначальный отказ организаторов принять позднюю заявку Гетина, Тим Парнелл ответил: "Если запретят стартовать Гетину, тогда Марко тоже не поедет". Сертиз был все еще зол из-за неудавшегося старта на Нюрбургринге и пригрозил Марко дисквалификацией от ФИА. Но Хельмут ведь юрист.

В резиденции Tyrrell, на вилле "Пэр" на краю леса, даже у коров отрезали колокольчики, чтобы ничто не беспокоило утренний сон мистера Стюарта, а Стюарта Тернера настолько восхитила атмосфера "Sound of music", что он "все время ожидал, что из леса выйдет Джулия Эндрюс". В то же время в гоночном

лагере делали последние приготовления на собранном за 30 часов March-Ford, Ники Лауда станет одним из 49-и гонщиков, соперничающих между собой в Больших призах 1971 года, одним из 14-и дебютантов Формулы 1 и одним из тех семи, которые воспользовались придуманной March и скопированной Surtees системой "Rent-a-car". Взять напрокат машину на одну гонку стоит скромные 200 000 шиллингов.

Ники Лауда: Почему не в разделе экономики?

Неудивительно, считают люди: что такое 200 000 шиллингов для Лауды? Чей дед, доктор Ханс Лауда, почетный президент союза предпринимателей, президент Красного креста, почетный сенатор Технического института, командор французского ордена Почетного легиона и так далее, владеющий всеми мыслимыми знаками отличия, от пожарников до мальтийского рыцарского ордена. Чьи родители владеют контрольным пакетом акций бумажной индустрии. Но это мнение абсолютно неверно. Отмеченная высокими наградами и обеспеченная семья была всегда против гоночной карьеры их нежного, худенького Николауса. А фамильный совет и сегодня еще говорит: Ники "только тогда станет настоящим Лаудой, когда в серьезной прессе его имя будет стоять не на спортивных страницах, а в разделе экономики".

Главное, Ники с точки зрения финансов полностью независим от своей семьи, что должно быть само по себе достаточно сложно. И для своей карьеры он сам голодал, экономил и, если выражаться точнее, выстроил ее с таким умом, который трудно ожидать в его возрасте (родился 22 февраля 1949 года).

В 14 лет он водил по автостраде большой грузовик фирмы, само-собой, ночью, когда можно было не опасаться патруля жандармерии. На деньги, заработанные на каникулах, он купил себе дряхлый кабриолет VW, на котором в поместье своих родителей он прыгал по собственноручно построенным трамплинам. В гимназии он подружился с Петером Дрекслером, сыном "торгового барона" и футбольного президента. Пока папа был на матче, ребята брали из гаража Austin Cooper S1300 и гонялись на нем по горным дорогам. Авария не заставила себя ждать. Чтобы прикрыть друга, Ники купил обломки за 38 000 шиллингов, которые ему одолжила бабушка.

Вскоре Лауда поменял эту машину на гоночный Mini чемпиона страны Баумгартнера, но остался должен продавцу 40 000 шиллингов, которые надеялся заработать в первом гоночном сезоне. И тут же Ники выиграл все горные гонки. В 1968 году история повторилась с гонщиком на спортивных машинах Петером и его Porsche 911S. "Петер посмотрел на семью, на дом в Петцляйндорфе [прим.: аристократический пригород Вены] и представить себе не мог, что может не получить свои деньги".

Между тем Ники ездил в Формуле V и Формуле 3. А в Асперне он настолько эффектно перевернулся, что это даже показали по

телевизору, и семью Лауда чуть не хватил удар. На отвратительной машине МакНамары Ники постоянно "попадал в аварии, какие бывают в Формуле 3", в Ногаро он столкнулся с Панклем, в Зольдере - с машиной скорой помощи.

Для того, чтобы купить в 1970 году у Алана де Кадене Porsche 908, не имея денег, он взял кредит на 600 000 шиллингов. Обеспечением служила эта спортивная машина. Это уже было очень похоже на аферу. "Одна-единственная авария и мне бы пришел конец", - сказал Ники. Осторожно, никогда не раскручивая больше чем до 8200 оборотов, Лауда всегда приводил Porsche к финишу, иногда на первом месте. А если для гонок на длинные дистанции ему требовался пилот-напарник, то тот платил страховой взнос. В конце 1970 года Лауда продал Porsche и выплатил обратно кредит. Богаче он не стал, но престиж его вырос.

В 1970 году Лауде купили место в команде Формулы 2 March. 500 000 шиллингов заплатили "Erste osterreichische Sparkasse" [прим.: 1-й Сбербанк Австриц] и "Bosch", под обеспечение Ники отдал свою (повышенную) страховку. Он бы даже продал душу дьяволу, чтобы попасть в формульную машину. Но благодаря тому обстоятельству, что дед Лауда и генеральный секретарь сберегательных касс Адамек случайно встретились на заседании попечительского совета, и дедушка выразил свои "сильные сомнения", нить к Формуле 2 чуть было не оборвалась. "Дед, ты должен это исправить!", потребовал Лауда.

Вскоре в March начали хвалить "профессиональное отношение" Ники: "он ездит быстро и не болтает". В Руане он даже лидировал перед Петерсоном, пока сигналы из боксов и поднятый кулак не передвинули его на второе место. Для будущего важно, что Петерсон и Лауда хорошие друзья. Лауда всегда ездил быстро, но часто страдал от маленьких, обескураживающих неудач. После менее чем 20-ти гонок в монопостах, теперь он тренировался для своего первого Гран-при: самый молодой в пелетоне.

Оба австрийских новичка в Формуле 1 - Марко и Лауда - осторожно принялись за первую тренировку. Ни боксы BRM, ни March не показывали поначалу каких-либо сигналов. Марко было трудно вытянуть свои длинные ноги в кокпите Родригеза, зато для Лауды, который ниже де Адамича, не хватало хода педалей. Были предписаны и ограничения оборотов: 10500 для Хельмута и 9000 для Ники. И все равно дряхлый мотор Лауды скончался уже после двенадцати тренировочных кругов.

Сломался и транспортер у McLaren; уже в четвертый раз в этом году на пути к Гран-при. Грэм Хилл прибыл прямо с гольфа

в Тунисе. Жаки Икс сменил жилье и переехал к друзьям на озеро Верт в Пертшах, после каждой тренировки туда летал Удо Юргенс. Регаццони ругался и бушевал, потому что у него украли гоночную куртку вместе с дорогими наручными часами.

Для австрийской публики Джеки Стюарт уже давно превратился в "запасного любимца" и, соответственно, сорвал бурные аплодисменты, когда возглавил список уже после первой тренировки с 1:37,65 - на 1,2 секунды быстрее, чем прошлогодний поул Риндта. За ним следовали Икс и Регаццони. "Мы прекращаем попытки побить Стюарта", в боксах за мортаделлой и ламбруско признал Форгьери. Но Ferrari хотя бы избавились от проблем с вибрацией, используя теперь прошлогодние шины, что Иксу показалось странным: "Мы сделали шаг назад - и все же стали быстрее?"

После скандала на Нюрбургринге Штоммелен теперь сидел в машине Сертиза и сразу стал быстрее своего шефа, которого опередил даже Марко, "что показалось мне немного странным".

В пятницу быстрейшим был Фиттипальди. "Впервые в этом году Lotus 72 шел действительно оптимально", - радовался бразилец. Оба Brabham остановились в боксах с поломанными полуосями. Зифферт старался на двух BRM: своей старой и новой, с короткоходным двигателем, которому, согласно конструктору Соутгейту, "требуется 150 миль для настоящей обкатки, а Зеппи проехал пока что только 100". Швейцарца мучили перебои зажигания.

Последней тренировке предшествовала суматоха. Все менеджеры команд подписали петицию о переносе последней тренировки вперед, чтобы между ее окончанием и стартом гонки механики получили 24 часа времени. Максу Мосли поручили собирать подписи, но он единственный отказался, так как ждал из Англии самолет с запасным мотором для Лауды и, главное, более мощный двигатель для Петерсона. То, что Тиррелл и Мосли друг на друга наорали, ничего не изменило.

Стюарт быстрее не стал. Зато Зеппи Зифферт в сказочном последнем рывке побил время шотландца на 0,21 секунду, оттеснил Джеки с лучшего стартового места и завоевал свой первый поул после Мехико 1969. Кстати, первой для BRM, после Уоткинс Глена в 1965 году благодаря Грэму Хиллу. Стюарт поздравил, и Зеппи представил его своей матери: "Если бы Вы, мадам, остались дома, то у Йо не было бы стимула, и я стал бы лучшим на тренировке", - пошутил Стюарт.

В субботнюю ночь, пока Чэпмен вместе с представителем Golden Leaf праздновали продление спонсорского договора, пока Лауда злился, потому что вынужден был отдать свой мотор

Беттлеру, пока Икс сидел в Пертшахе, десятки тысяч болельщиков превратили всю местность в шумную атмосферу поп-фестиваля. Как и на каждый Гран-при, прибыли почти 20 000 швейцарцев. Их надежды на триумф вместе с Йо или Клеем часто не сбывались. Но они, не сломленные, продолжали надеяться и дальше. В полночь они барабанили по крышам машин и орали хором "Зиф-ферт! Зиф-ферт! Зиф-ферт!" и флаги со швейцарским крестом хлопали на ветру в шабаше перед Гран-при. Почти перед каждым Гран-при.

Йо Зифферт: Жизнь на пятой передаче.

В отличие от Регаццони, который может, держа руки в карманах, гулять по Лугано, говорить каждому "Чао", и чей банковский счет пополняется автоматически, Зифферт ежеминутно работает. У него нет способностей тратить деньги и наслаждаться своей, с трудом заработанной славой. Он постоянно в погоне за временем, и его дипломат набит деловой перепиской, даже во время разговора он часто отвлекается на минутку и делает деловые заметки. И в какой части мира не находился бы Зеппи, для него всегда зарезервирован, как минимум, один телефонный звонок.

Он был не только одним из лучших в мире гонщиков спортпрототипов последних лет (вместе с Родригезом) - он сам прототип вечно трудолюбивого, инициативного, всегда достижимого швейцарского бизнесмена "потому что когда однажды я уйду из гонок, то не хочу остаться ни с чем". Миллионер Зифферт сам выстроил гигантскую империю.

В сорокатысячном городе Фрайбурге он владеет огромной автомастерской, через которую продает более 150 машин ежегодно. Главным образом Porsche, но также и Alfa, и иногда гоночные Chevron, на которые Зеппи имеет концессию. Когда я однажды вез его на гоночную трассу и сказал, что мне кажется глупым быть шофером для пилота Гран-при, Зифферт мудро улыбнулся: "Я знаю, как мои клиенты реагируют на пробные поездки. Некоторые хотят поразить меня за рулем. Однако большинство предпочитают, чтобы я их вез, при этом мне нужно следить: начнут ли они нервничать, если я немного нажму на газ? Или они стремятся к скорости?".

Зифферт и сам делает покупки: его музей гоночных машин уже считается одним из лучших в мире: "я владею совсем старым Lotus 16 с переднерасположенным мотором, тремя или четырьмя Cooper-Climax, на которых ездил еще Стирлинг Мосс, 1,5- и 3-литровыми BRM, одним Brabham, одним старым March и, конечно же, Mirage, Porsche RS, 908 и 917", - перечислил мне Зифферт, - "в общей сложности тридцать машин. Это весело и, кроме того, чудесная инвестиция". Последним он приобрел Lotus 72, за обедом…

Где-нибудь постоянно проходит шоу гоночных машин, и Зифферт сдает свои машины напрокат. Где-нибудь, кто-нибудь всегда хочет взять на одну гонку старый March, и он звонит Зифферту. Когда в Оултон Парке Зеппи сдал March Роллинсону и

перед путепроводом один из гонщиков March врезался в деревья, Зифферт побледнел как смерть, "но не из-за машины, а из-за гонщика". Но тогда разбился не Роллинсон, а Сид Уильямс.

Когда для съемок фильма "Ле-Ман" понадобились машины, то Зифферт был как раз тем, кто нужен. Он присутствовал и на премьере в Бьеле: "Для своих машин я организовал старт, как в Индианаполисе, через весь город… был огромный успех. Теперь людям нужно всего лишь позвонить и сделать заказ, остальное сделаю я. Так, между прочим".

Так же, "между прочим", Зифферт строит сейчас во Фрайбурге семиэтажное офисное здание, которое он будет сдавать в аренду: "Это единственная вещь из всех, которые я когда-либо сделал, не связанная с колесами, машинами и гоночным спортом. Со мной ведь может что-то случиться - так что мне нужно подумать о моей семье и обеспечить ее". Симона родила своему непоседе Зеппи двух славных детишек: Веронику (два года) и Филиппа (8 месяцев).

Зифферт не из тех отцов семейства, которые подстригают деревья в саду и выращивают розы. Он признает, что "почти не остается времени читать". Но знает, "Гонки это не вся моя жизнь. Пока у меня есть успех и хорошие договоры, я должен этим пользоваться. Бизнес стал моим хобби и мне доставляет удовольствие что-то совершать. Так одно цепляет другое". Зифферт живет на "полной скорости", на пятой передаче, что вызывает критику. "Если у меня был неудачный сезон, как, например, 1970-й в March, то немедленно начинают говорить: конечно же, Зифферт не в своем уме и делает слишком много, не может сконцентрироваться на гонках. Цепляются за отговорки. Стоит же мне добиться успеха, как все аплодируют: "Великолепно! Как только Зифферту удается все успевать?"

В первую очередь, он все еще гонщик, и только во вторую - бизнесмен, сказал мне Зеппи. Конечно же, он пытается объединять обе вещи, насколько это возможно. В конец концов, он привык к тяжелой работе, "как и старая бабка, ты не можешь сказать: теперь отдохну. Так как, если она прекратит работать, она умрет".

Карьера Йозефа Зифферта (родился 7 июля 1936 года) могла бы послужить основой для фильма. Он голодал, собирал макулатуру, выращивал цветы и снова голодал, чтобы стать гонщиком. Когда он уже владел машиной Формулы Юниор, он отправил своего механика Хайни Мадера обязательно продать старый VW. "Даже если выручишь за него только 1500 франков, бери: мне нужны деньги на новый мотор". Я спросил Зеппи, смог бы он еще раз выдержать такие трудности. "Старые времена были чудесны - ты не знал, чего ожидать и не знал, чего боятся. Но

вернуться теперь назад… это было бы худо". Одно время Зеппи питался только "тремя пачками сигарет в день и парочкой сигар". Семь лет назад он бросил курить, "и внезапно я принялся за все с намного большим размахом".

Его первые старты в Гран-при на безнадежно устаревших машинах протекали сумбурно. Но Зифферт пробился. Еще в бытность частником ему удалась сенсационная победа над Джимми Кларком в Энне. Потом его нанял Роб Уокер, за которого раньше ездил Мосс. "Если Мосс не выигрывал, то это была моя ошибка", - вспоминает проницательный наследник династии виски. "Но вскоре и Зифферт был в состоянии в любое время одержать победу в Гран-при". И Уокер всегда утверждал, что если бы он мог выбирать среди всех гонщиков в мире, "то взял бы только Зифферта". Так он говорил даже до английского Гран-при 1968 года, в котором Зифферт вернул Уокеру "золотое время с Моссом". После борьбы на протяжении всей дистанции в Брэндс Хэтче он побил Ferrari Криса Эймона на 4,4 секунды. "Об этой гонке до сих пор говорит вся Англия. Частный Lotus побил Ferrari - это была сенсация", - радовался Зеппи.

Но почему сам Зифферт не ездит с 1968 года за Ferrari, остается загадкой до сих пор. Снова и снова Ferrari приходила к нему, но затягивала переговоры, и всегда именно Зеппи давал отказ. Впервые в 1967: Зифферт случайно проезжал мимо троллейбусной остановки, на которой стояла его мать, чтобы поехать за покупками в Люцерн. "Поехали со мной", - как хороший сын, он взял маму под руку. "Сейчас мы поедем, пообедаем, а после обеда у меня очень важный телефонный разговор". Когда Коммендаторе позвонил, Зифферт сухо, но вежливо, сказал "нет".

Или в ноябре 1968: Зифферта уже практически взяли, но Энцо Феррари разболтал секрет одному репортеру. На следующий день это сообщение появилось в маленькой моденской газете. Местный представитель Porsche немедленно позвонил в Цуффенхаузен, гоночный директор Рико Штайнеман помчался на ближайшем самолете в Мехико-Сити, посмотрел, как Зифферт победил бы сражающихся за титул Хилла и Стюарта, если бы у него не вылетела пружина из педали газа - и удержал Зифферта в Porsche (и у Роба Уокера). В честь праздника "мариачи" играли до трех часов ночи. Кстати, летом 1971 года Ferrari "постучалась" еще раз, "и снова едва не вышло"

Между делом, Зифферт по настоящему влюбился в гонки Кам-Ам, по многим причинам. Во-первых, он купил с завода Porsche 917, нанял механиков Эдди Висса и Хуго Шибло, профинансировал и организовал всю дорогостоящую операцию. Во-вторых, Кан-Ам удовлетворяет непревзойденную, пылкую страсть Зифферта к

борьбе, потому что "мне приносит огромное удовольствие выступать на 5-литровой машине против 8-литровых здоровяков, и часто с трудом завоеванное третье или четвертое место радует больше, чем легкая победа". В-третьих, в Америка Зифферт нашел новый источник заработка, как и ранее Стюарт, он заключил договор с супер-агентством МакКормака.

Два раз Зифферт попадал в аварии: в 1966 в Гудвуде, когда врезался в отбойник (перелом ключицы) и в 1970 в берлинском Дворце спорта, когда во время праздника для прессы залез в го-карт и, уклоняясь от другого гонщика, врезался в стену (перелом ноги).

Когда в 1969 году в Барселоне они ехали на трассу, Зеппи спросил у своего шефа: "Роб, почему я не могу получить такие же большие задние антикрылья, как заводские гонщики Lotus, Риндт и Хилл?". Потому что я не хочу, чтобы мой гонщик убился, ответил Уокер. Позже, после двойного несчастья с Йохеном и Грэмом, Чэпмен подсчитал: только благодаря дополнительным частям прижимная сила на скорости 150 миль в час увеличилось на 200 кг!

Зиффер ездит много и всегда по максимуму. Он сражается против любого соперника и почти всегда против времени. В аэропорту он никогда не появляется раньше, чем за десять минут до вылета, и все же опаздывает на самолет он на удивление редко. Иногда он слегка рассеяно спрашивает, когда тренировка, или на каком стартовом месте он стоит.

Но за внешностью загнанного профессионала скрывается на удивление хороший парень. И, прежде всего, настоящий швейцарец. Зеппи, как все фрайбуржцы, с детства знает два языка и, конечно, он привязан к родине. Однажды я встретил Зеппи в самолете Женева-Цюрих (он был на пути в Дайтону). Он, внезапно возбудившись, выглянул в окно: "Смотри, там внизу… это Фрайбург". И хотя это, может звучать странно, он сохранил добродушие. В Цельтвеге он с удовольствием съел гигантское блюдо шпика, "в Америке такого не найдешь, только одни гамбургеры и хот-доги".

Зифферт планирует далеко вперед, но прошедшее он может забыть немедленно: "Если мне не повезло в гонке, то: прошло и забыл… и как можно быстрее на следующую гонку". Когда она это говорил, Зеппи отшвырнул через плечо воображаемую газету. Но в 1971 году в конюшне BRM, которая обхаживала его уже три года, пока Зифферт, наконец, не согласился, его полоса неудач закончилась. И Стенли заверил его уже в Цельтвеге, после окончательного отказа Икса: "Йо, чтобы ни случилось, и в 1972-м ты останешься нашим первым номером".

В отличие от бурной деятельности во Фрайбурге, которая заставляет поздно ложиться и рано вставать, перед стартом

швейцарец спит от десяти до двенадцати часов. Как шутят некоторые, только во время гонки Зифферт отдыхает. И это будет его 93-й Гран-при.

Уже в полдень у Зифферта в руках оказался лавровый венок. На этот раз, правда только для того, чтобы вручить его победителю Формулы Во Мать Мария и супруга Симона окружили Зеппи заботой, пока он сам подготавливал шлем.

Стюарта привезли под эскортом жандармов, сегодня Джеки не производил впечатления человека, уверенного в победе. "Стартовая прямая длинная, поэтому я исхожу из того, что лидировать будет BRM. Но для следующих за ним машин аэродинамическая тень будет не очень благоприятна".

В March недооценили проблемы Остеррайхринга. Машина должна быть настроена на избыточную поворачиваемость, но ездить на ней надо как обычно. Лауда сдался, "пока машину не вынесло в отбойники", а Петерсон, которому всегда доставляет искреннюю радость езда с заносом, наверное, ни разу не появился в поле зрения. У Регаццони уже на очень ранней стадии гонки сгорел мотор, на этом он и Йо окончательно поменялись местами: теперь Клей стал швейцарским неудачником.

Зифферт лидировал с самого старта и чувствовал себя "полностью счастливым". Ведь это "чудесное чувство - видеть в зеркалах уже практически несомненного чемпиона мира и наблюдать, как он становится все меньше". Зифферт имел в виду Стюарта, чья передняя часть практически не создавала прижимной силы. Поворот в гору после старта Джеки больше не мог проходить на полной скорости, в отличие от тренировок. После 22-х кругов Стюарт пропустил вперед Севера. Внезапно из 36-го круга Джеки не вернулся. В боксах Хелен мужественно пыталась держать под контролем свое все возрастающее беспокойство, тем более Джеки впервые сошел в Гран-при… а комментаторы говорили об аварии.

У Стюарта треснула левая задняя полуось. К счастью, на самом легком месте в двойном левом повороте, колесо отлетело на 300 метров. Такой неприятности со Стюартом не случалось с 1963 года - тогда на Buick-Tojeros команды Ecurie Ecosse, даже четыре раза за один год. Когда Петерсон разглядел Tyrrell вне трассы, он решил, что это Север. Потому что о Стюарте не подумал бы никто.

Но когда сошел Икс, которому камни дважды перебивали провода высокого напряжения, и собрался лететь обратно в Пертшах, чтобы посмотреть окончание Гран-при по телевизору, то в тот же момент Стюарт уже стал чемпионом мира. Сняв шлем, через поле, Стюарт пешком шел навстречу своему титулу,

вероятно единственный гонщик ставший чемпионом на трех колесах.

Зифферт сожалел о сходе Стюарта, "потому что я хотел бы побить его на протяжении всей дистанции". В 14-и секундах позади Зиппи шел Север, такой же отрыв отделял того от Фиттипальди и Шенкена. Франсуа ехал без риска, "на очередное надежное второе место", но сегодня оно ему не досталось. Вначале он лишился четвертой, потом пятой передачи и, наконец, сгорел мотор. Теперь у одинокого лидера был отрыв в 27,6 секунд до Фиттипальди, который, в свою очередь, оторвался от Шенкена. А Тим плакал, потому что при одном обгоне ему в глаза попал песок.

Но тут Зеппи заметил, что BRM стало почти невозможно удержать на дороге: "Должно быть, сломалось что-то слева сзади, как раз на том колесе, которое больше всего нагружено в быстрых правых поворотах", думал Зифферт. Он уже проиграл столько гонок из-за дурацких дефектов, сегодня он боялся трех вещей: оторванного амортизатора (как в Монце 1968), поломанной подвески (как часто на Lotus) и отвалившегося колеса. "Сейчас что-то поломается", - думал Зеппи. На выходах из поворотов он как можно раньше выравнивал BRM, проигрывал Фиттипальди по две секунды на круге, но рассчитал "как компьютер, чтобы соотнести мои времена круга, оставшееся количество кругов и тающее преимущество". Для этого Зеппи не помешала бы волшебная палочка.

Яркое солнце зашло, появились темные дождевые облака. Но Зифферт "не мог колебаться и гадать в гонке. И сегодня я решил: дождя не будет! Так как боксы BRM не готовы к замене шин, нет сжатого воздуха… а даже два удара молотком обойдутся в десять секунд".

Боксы мучила неизвестность. "Если Йо не доедет, то меня это опечалит даже больше, чем его", - сказала мать Зифферта. Но за эту победу Зифферту еще придется побороться, как никому другому. "Я отбросил мысль сигнализировать боксам о моей проблеме. Ведь Lotus сразу это заметит и Чэмпен молниеносно отреагирует. Хватит одного сигнала: "Siffert in trouble" и это Фиттипальди сразу подстегнет". Так что Зеппи промолчал.

Финальная фаза была мучительна. Дважды Зифферт читал на официальном табло "Еще три круга", но на следующем обороте пришло избавление "Еще только один круг". Когда Зифферт достиг финиша, Фиттипальди пришел вслед за ним всего лишь 4,1 секунды спустя. Тот считал: "На следующем круге я бы Зифферта догнал". Затем финишную черту пересекли Шенкен, Виселль, Хилл и Пескароло.

Для Йозефа Зифферта закончились мучения длиной 37 месяцев. Его победа со старта до финиша заставила забыть, насколько он устал и истощен, на глаза навернулись слезы радости. Только на последнем круге он заметил, что на каждом повороте размахивают швейцарскими флагами. Австрия сегодня превратилась в кантон Швейцарии. Только когда он вылез, Зифферт узнал, что левая задняя шина теряла воздух, давление упало наполовину. 30 минут спустя колесо BRM совсем спустило.

Но к этому времени 130 тысяч зрителей уже пробились из лесов и холмов в паддок, подобно армии тридцатилетней войны. Наступление шло по трем направлениям: к победителю Зифферту, к чемпиону мира Стюарту и к местному герою Марко, который привел к цели свой поврежденный BRM одиннадцатым.

Когда Зифферт увидел толпы, он испугался. А Стюарт обозлился, когда кто-то сорвал у него с головы черную бархатную шапку, пока Goodyear раздавал открытки с автографами и наклейки Ford. Текст "Чемпион мира 1971" был уже готов. Во сколько он оценивает титул, - спросил я Стюарта. "На данный момент о деньгах я не думаю", - улыбнулся Джекки, - "я горд и счастлив - я радуюсь больше, чем в 1969 году, так как тот титул я теперь подтвердил. Стать чемпионом было легче, чем я думал, но этот сезон тяжелее, чем я ожидал. Противоречие? Я опасался, что Ferrari выиграет больше гонок, но не думал, что BRM будут так сильны". И Джекки невинно улыбнулся: "Я счастливчик".

Но не сегодня. Под проливным дождем Джеки застрял в толпах людей, даже эскорт почти не помогал. Когда в быстро наступившей темноте Стюарт добрался до военного аэродрома, частному самолету уже не пришлось взлететь из-за погодных условий в долине. Рейсовую машину Вена-Женева задержали зря: Стюарт уже не смог бы добраться до Америки в понедельник. Джеки позвонил мне из службы безопасности аэропорта "Я возвращаюсь на виллу Перр, и, в общем, я рад, что так сложилось".

Хотя выигрыш титула был запрограммирован, но празднования чемпионства сложилось неожиданно. Случай свел команду Tyrrell этим вечером вместе. "Впервые в этом году оба гонщика сошли. И что делает команда? Она празднует!", - шепнул мне Джеки при свете свечей на вилле Перр.

Они праздновали минеральной водой и зажигательными тостами. Первым по бокалу постучал Север: "Так как Джеки служит мне примером во всем, я тоже хочу произнести речь". Актер Стюарт изобразил возмущение: "То, что ты меня пародируешь это еще полбеды. Но то, что ты меня сегодня в гонке обогнал, Франсуа, вот это плохо". Франсуа элегантно принял

подачу: "Я всегда мечтал однажды обогнать великого чемпиона Стюарта, победить его. Сегодня мечта сбылась. Но что сделал Стюарт? Он меня пропустил. И это меня злит". На это Стюарт громко: "Но почему ты хотел меня обогнать именно перед главной трибуной, перед боксами? Что обо мне подумает Кен и все эти австрийцы?".

Снова посерьезнев, Север похвалил работу механиков: "Если что-то шло не так, то это была моя вина". Механик Роланд закатал штанины и обнажил волосатые икры, на что Север сказал: "Роланд - единственная дама в нашей компании, он даже носит шортики". Не удивительно, что Стюарт в свой чемпионской речи первым делом подумал о настоящих дамах. Джеки поздравил Кристину и Хелен с тем, что "вы нашли двух таких чудесных парней как Франсуа и меня", но, самое главное, он поблагодарил Нору Тиррелл, за то что она "выдержала еще один год с Кеном".

Джеки продолжил: "После Кьялами у меня была идеальная машина, а в Зандвоорте это я мог бы быть получше. Я хочу поблагодарить механиков, дома и на фронте. И еще об одной вещи я хочу напомнить: завтра будет ровно год с презентации машины Tyrrell. Завоевать чемпионский титул в первый сезон это, без сомнения, фантастический успех. Вообще-то Франсуа и я могли бы прекратить участвовать в гонках в этом году, но мы должны выиграть нашим парням Кубок конструкторов. Ведь Кену понадобятся деньги, чтобы заплатить нам в 1972 году".

Следующий выступающий, Дерек Гарднер, не знал "что сказать". "И этого хватит!", - закричали механики. Гарднер слегка покраснел. "Я еще так мало в этом бизнесе, что все происходящее, как сон. В первую очередь, мне следовало бы поблагодарить Кена, за то, что он дал мне шанс сконструировать машину".

Заключительные слова произнес Кен Тиррелл. "Я хочу сказать спасибо Джеки за его тяжелый труд. И я знаю, Джеки, как много ты работал, главным образом тестируя шины. А Франсуа я благодарю за… наверное, больше, чем за что-либо другое, за то, что слушал. А Дереку я говорю спасибо за то, что он построил машину не так, как в начале хотел я. Но эту машину мы построим в следующем году."

В комнате незримо витал вызов будущего сезона. Но на данный момент его смазала радость. Этот вечер принадлежал только команде Tyrrell, и я остался ненадолго.

В полночь я повстречал в украшенной победными транспарантами гостинице "Бернард" Йо Зифферта. Очередной раз Зеппи рассказал об агонии последних 15-и кругов, после чего знаменитый швейцарский архитектор Тингли спросил: "Я уже было решил, что ты блефовал, чтобы сделать финал

поинтереснее?" Хозяйка специально вытащила фондорфского кондитера из ванной, потому что Тингли хотел сделать своему другу сюрприз и подарить торт. На нем надпись "Arriva Joe". Из взбитых сливок и крыжовника выложен швейцарский крест.

Зифферт отпраздновал необычным сочетанием шампанского, торта, красного вина и шпика. Он так возбудился, что не смог (или не захотел) уснуть до четырех часов утра. Незадолго до того к нам еще подсел Грэм Хилл. "Привет фанатам", - поздоровался он, - "сегодня у меня были похожие проблемы, как у Йо. Тоже терял воздух, справа сзади, с 16-го круга. Поэтому я стал только пятым".

Самый лучший день года для BRM подарил и команде Brabham лучший результат в сезоне. Но перед Монцей все команды уже чувствовали новую опасность: Matra отказалась от Цельтвега, чтобы, наконец, довести до ума свою синюю 12-цилиндровую машину. А творческие перерывы во время напряженного сезона, как правило, приносят пользу, тем более что им было, над чем подумать.

Гран-при Италии

Еще до Гран Премио д'Италия большинство пилотов продлили свои договоры: Зифферт с BRM, Икс и Регаццони с Ferrari, Север с Tyrrell, однако Фиттипальди с Lotus еще нет, "хотя Чепмен всю неделю перед Монцей говорил мне: вот твой договор, подпиши, пока ты тут". Эмерсон колебался, но все же взял договор с собой в Монцу и Питер Уорр его ежедневно мягко подталкивал: "Доброе утро. Ты подписал?".

У Чепмена были веские причины не появляться в Монце. Чтобы не рисковать конфискацией со стороны прокуратуры, он не послал и Lotus 72, только турбинную машину. Она была заявлена багамской фирмой Колина, для маскировки окрашена в черно-золотой цвет, а обслуживающие ее механики надели застиранные темно-зеленые комбинезоны. Работающие теперь на другие команды бывшие механики Lotus, которые были здесь год назад, работали сгорбленно, испуганно, как в подполье.

Через год после Йохена самая быстряя духовка Европы - Монца - слегка изменилась: новая трибуна и больше пространства в Параболике, колючая проволока на решетках, чтобы удержать под контролем монцевские толпы и новый мост перед первой Лесмо, открытый мотоциклетным чемпионом Агостини и освященный священиком.

Когда Зифферт прибыл в мрачный парк автодрома, незадолго до конца неофициальной тренировки, Тим Парнелл сделал ему выговор, имея в виду КанАм: "Тебе надо раньше вставать, даже если ты теперь стал богачом". Стюарт показал второе, Крис Эймон первое время: сенсационные 1:23,9, которые единогласно зарегистрировали во всех боксах.

Не только Matra сильно изменилась, Крис тоже производил слегка модифоцированное впечатление. Свое открытое, почти нежное лицо с честными голубыми глазами он затемнил бородкой. Но изменился ли таким образом его имидж? Ведь после 66 Гран-при без побед Эймон считается самым большим неудачником Формулы 1. Тем более после победы Зифферта в Цельтвеге.

Крис Эймон: Я старею и устаю

Когда в 1963 году в Монте-Карло он впервые сел в машину Формулы 1, Кристофер Артур Эймон (родился 20 июля 1943 года) стал самым молодым гонщиком в Гран-при после довоенного француза Ги Молля, который дебютировал тоже 19-ти летним и тоже в Монте-Карло. Но Молль, который, как написал в своих мемуарах Энцо Феррари, "был, к сожалению, всего лишь кометой, пусть и незабываемой" - дебютировал победой в Гран-при. Эймону до сих пор не удалось победить, и часто его этим попрекают.

Одни говорят - у него есть безошибочный инстинкт выбрать в неправильное время неправильную машину. Другие: "Такие пилоты как Фанхио и Кларк, приводили даже плохую машину к финишу первыми". Есть победители, и есть неудачники, а Эймон просто "a looser, that boy". Однако все не так просто. И уже даже само сравнение с великими показывает, сколько уважения заслуживает Эймон. Он считается одним из самых лучших "natural drivers" нашего времени. В отличие от механиков за рулем типа Хилла, он талант от природы. Для многих даже - самый талантливый после Джеки Стюарта.

Насколько несгибаемым может быть Эймон, он доказал самое позднее в 1967, когда его путь к пилоту номер один в Ferrari прошел мимо огненной стены трагедии Бандини в Монако и обломков аварии Паркса в Спа. К концу сезона он, будучи надежным добытчиком очков, начал атаковать пилотов Lotus Кларка и Хилла. В 1968 и 1969 он должен был выиграть Гран-при. В Канаде он лидировал с минутным преимуществом, в Барселоне - в полминуты… но мелкие дефекты снова и снова останавливали его перед финишем. Однажды это был малюсенький болтик, который упал в масляный бак и по капле его опорожнил, в другой раз - расшатавшийся кабель, камень, попавший в радиатор или даже - как в Сильверстоуне в 1968 году - разбившиеся очки.

"С Эймоном вечно что-то случается!", - жаловался Форьери, не желая признавать, сколько уже раз Эймон, лидируя, ехал, смотря только на показания приборов: с тающей надеждой и растущим отчаяньем.

В конце 1969 года Крис покинул Ferrari. О том, каковы были настоящие причины, он однажды рассказал мне в ресторане аэропорта Найроби, где вентилятор дул нам в лицо горячий воздух. "Тогда я многое говорил, чтобы уйти. Что боялся, что вместе с миллионами от Fiat Ferrari потеряет свой особенный имидж. "The Old Man, you know" - и станет такой же, как Ford. Или то, что мне не нравилось, что Икс получит больше денег. Но это все были лишь

отговорки. Я просто должен был уйти, порвать с Ferrari, потому что не мог себе позволить еще один плохой сезон".

Эймон последовал приглашению Matra, прилетел в Париж, "но не собираясь там подписать. Я даже не сел в кокпит". Так сбылось то, что Йохен уже давно предсказывал Крису: "Однажды ты кончишь лидером английской команды". В случае Эймона это был March.

Представлять себе, что случилось бы в 1970 году, если бы Эймон остался в Ferrari, не только глупо, но и гротескно. Ведь итальянцы обязательно хотели его оставить и даже ссылались на письмо, в котором Эймон в сентябре 1969 согласился подписать новый договор с Ferrari. Во-первых, я думаю что Эймон все же выиграл бы парочку Гран-при, а во-вторых, вряд ли бы взошла звезда Регаццони. Или, по крайней мере, не так стремительно.

"Увидишь, Ferrari выиграет в 1970 году Гран-при быстрее, чем March", - предсказал Энцо Феррари своему уходящему пилоту. Крис рассмеялся и предложил пари на один миллион лир. Проигравший нам известен: его зовут Эймон. Ferrari летела от победы к победе, а после бурного старта - в Мадриде он чуть не швырнул в Макса Мосли свой шлем и открыл собственный бокс - Эймону вскоре стало в March скучно.

"В 1970 году я впервые заметил, что гонки больше на доставляют мне такой радости, как раньше. Это был разочаровывающий год", - рассказал мне Эймон.

Утешение Эймон нашел в спокойной личной жизни, уже в 1965 году, когда внезапно покинул частную команду Тима Парнелла. Он купил Cessna 401 вместе с пилотом и не меньше 140 000 квадратных метров земли на балеарском острове Ибица. Сейчас там строят. Пока что он, в дополнение к своему дому в Лондоне, снимает старый испанский дом на Ибице. Всего в паре шагов от "Финки" Эймона стоит загородный дом Чепмена с садом.

Чепмен также был первым, кто заявил, что Крис "Не победитель, а тот, кто едет следом". Крис на это ответил: "Ни один более-менее умный человек не станет ехать 80 кругов за Lotus". Уже трижды Эймон был в Гран-при вторым, семь раз третьим. Но от прилипшего к Крису имиджа неудачника не так-то просто избавиться. Эймон - вице-президент нью-йоркского рекламного бюро, в Лондоне можно купить рубашки "от Эймона" и аксессуары "Golden Kiwi". "Все это стоит многих усилий и приносит мало денег", - говорит он. За утешение он благодарен, тем более что каждый чувствует: как только Эймон преодолеет свою цепь неудач, как только один раз выиграет, то тогда он смог бы повторить победный ряд Риндта. Эймон не любит сочувствия, и вечные "sorry" тоже надоели. Раньше он хотя бы выигрывал гонки

прототипов (такие как Ле Манн 1966) и боролся за победы в Формуле II. "Но проблема в Matra как раз в том, что я практически не могу участвовать в других гонках".

Он все еще не выучил французский, но в Matra у него есть говорящий по-итальянски механик. Переезжать в Париж Эймон отказался: "на частном самолете я быстрее долечу в Велизи из Англии, чем через ужасные парижские пробки. Поэтому какой смысл?". Фанатичные победные настроения в Matra быстро остыли, свою лучшую гонку сезона (в Барселоне) Крис проехал с лопнувшим в самом начале амортизатором.

Летние недели 1971 года были для него сплошным мучением - временами с ним невозможно было разговаривать. Дома в Англии он по вечерам часами сидел перед телевизором, но не видел экрана; он пил и курил намного больше, чем раньше; он думал и впадал в депрессию. "Постепенно я становлюсь слишком стар, чтобы еще выиграть Гран-при", з признался он мне. "И устал. I'm getting old and tired". Крису 28 лет.

В конце 1972 года, когда истечет срок действия договора с Matra, Эймон, как он мне сказал, хочет "очень, очень тщательно обдумать свое будущее и внимательно изучить ситуацию". Он раздумывает над тем, чтобы прекратить свои многолетние мучения и, возможно, даже признать свое поражение. Может быть, ему не хватает девушки, которая подстегивала бы его тщеславие? "Быть может, мне стоило бы жениться", - говорит Крис. Один раз он уже это сделал. Следуя типичной для Эймона идее, он после короткого знакомства женился в Индианаполисе на американке по имени Билли. С 1969 года брак распался.

Через два дня после гибели в Гудвуде Брюса МакЛарена Эймон проводил на той же трассе тесты машины для КанАм. Три раза он видел в зеркалах заднего вида, что грозили оторваться части кузова. И три раза он преодолевал себя и, будучи, верным долгу и жертвуя собой, довел тесты до конца. Что доказывает - он храбрый человек.

В Монце Эймон радовался: в первый раз, после целого года, он смог обогнать другую машину. Главной проблемой его и Matra остается мотор, который непостижимым образом реагирует на малейшие изменения температуры. "Почти на каждой тренировке нам приходится столько работать над мотором, что на другие настройки времени уже не остается", - жаловался Крис. На первой официальной тренировке Эймона подвел водяной насос, на второй - бензиновый.

Первые лучшие времена достались пилотам Tyrrell, при этом Север был на 0,2 секунды быстрее отброшенного назад

сломанным амортизатором Стюарта. Супруга Джеки Хелен осталась с сыновьями Полом и Марком на "Вилла д'Эсте" в Комо, чтобы как можно дальше держаться от опасных переживаний Монцы. Когда Север вылез из машины после своего круга на 245,8 км/ч, он казался бледнее обычного: "У меня странное чувство. Что будет, если сломается какая-то мелочь? Лопнувшая шина? Перебои в работе мотора? В Монце лучше не думать", - решил Франсуа.

На вечерней тренировке Йо Зифферту удалась впечатляющая серия: 1:23,98… 77… 41… 27. Таким образом, он был быстрее Севера. Но, принимая поздравления в боксах, Зеппи выдохнул: "Штоммеллена вынесло с трассы в "Курва Аскари". Рольф потерял колесо, но я видел, как он его подобрал". Подошедший Марко сказал, что он поймал "чудесную аэродинамическую тень от Пескароло", но авария Штоммеллена стоила ему одной секунды. Быстрым шагом кельнец вернулся в боксы, он не мог подобрать слов, чтобы описать тот ад, через который только что прошел.

Рольф ехал сразу позади Хилла и перед Оливером, когда на скорости 280 км/ч у него без предупреждения сорвало с обода заднюю правую шину. "Хлоп - и шина улетела. Я ударился справа об отбойники, потерял колесо и развернулся поперек трассы к отбойникам на левой стороне." Джеки Оливер поспешил к Штоммелену и выступил в роли главного свидетеля. "Я хорошо видел эту историю с шиной, но потом не видел тебя, а только большое облако пыли. Кажется, я еще в тебя врезался".

Ободы, установленные на TS9 Штоммелена, вопреки решению конструктора, не имели предохранительных болтов. Машина не подлежала восстановлению. Гэвину Фрю хотя и удалось сделать из обломков "машину для добывания стартовой премии", но "без рентгеновских тестов, которые показали бы нам, какие детали сломались, а какие нет, мы не разрешим Рольфу стартовать. Бессмысленно рисковать в Монце жизнью."

Рольф спросил, не мог ли бы он получить третью заводскую машину, предназначенную для Майка Хэйлвуда. Сертиз ответил категорическим "нет", хотя ему было жаль немца, "потому что это была не его ошибка". Разочарованный Штоммеллен улетел назад в Кельн.

Субботы в Монце всегда хаотичны. Ужасно забитый туннель между главной трибуной и внутренней частью трассы приходилось многократно закрывать по командам из громкоговорителей, потому что зажатые дети начинали задыхаться. Тиффози, перелезших через заборы, избивали до крови. Угнали прокатную машину Yardley с драгоценными покруговыми таблицами, также украли часть рентгеновской

аппаратуры из передвижного госпиталя Гран-при, который, как и в прошлом году, был припаркован максимально неудачно. В случае чего он будет безнадежно блокирован. Из бумажника Стюарта пропали несколько удостоверений личности.

Хуже всего в боксах пришлось Ferrari. Они экспериментировали с новыми и старыми шасси, новыми и старыми моторами, новыми и старыми шинами, даже двух разных производителей. Что из-за недостатка времени не удалось сделать в пятницу, нагоняли в субботу: на машину Икса установили шины Goodyear! "Я считаю, что Ferrari таким образом хотела выяснить, виноваты ли в плохих временах круга шасси или шины", - сказал Лео Мель. Другие подозревали, что это действие равнозначно открытому обвинению Firestone. "Я жду неприятностей", Шетти был спокоен. Икс сказал мне: "не думаю, что замена шин что-то даст", и все же улучшился на полторы секунды.

Час слип-стрима в Монце. В 1971 году он прошел не так как обычно. Сигналы типа "+40 аэродинамическая тень", то есть в 40 секундах позади тебя вся группа, сегодня практически бессмысленны. Гордого владельца лучшего времени 1:23,03 Зифферта весь пелетон выбрал тягловой лошадью. Но Зеппи обнаружил, что "в вибрирующих зеркалах почти невозможно определить, хочет ко мне прицепиться друг или соперник. Поэтому я играл с ними, то тянул за собой, то тормозил. Лучшее ощущение невозможно себе представить".

Регаццони поджидал, минутами плетясь на скорости пешехода по внутренней стороне трассы, чтобы присоединится к своре в аэродинамической тени. Турбинный гонщик Фиттипальди, к счастью для него, как раз занимался тем же самым и двигался к выходу из "Параболики" на скорости всего лишь в 40 км/ч, когда сломалась передняя подвеска… после того как уже три раза ломались тормозные диски.

Эти происшествия прошли незамеченными, так как последние минуты были похожи на финал велогонки, нашпигованные всеми тактическими уловками и ухищрениями. Временами следующая за Зиффертом группа катилась на 1:38!

Джеки Стюарт не стал быстрее. "Разочарован?" - спросил я Кена Тиррелла. "В Монце это нормально", - сказал он и закрыл зонтик, защищающий его боксы от падающих сверху окурков. Швейцарцы радовались быстрейшему на тренировке Зифферту, позже держателем поула объявили Икса, а еще позже, когда итальянские газеты уже были в печати, Криса Эймона. "Мы все замеряли Эймона с 1:22,4", - честно сказал Шетти, - "нельзя закрыть на это глаза". Таким образом, впервые после Зандвоорта

1968 Эймон стоял на лучшей стартовой позиции, но его радость была сдержанной. Как бы то ни было, Matra теперь вела себя "как совсем другая машина".

BRM заняли второй и шестой стартовый ряд: впереди Зифферт и удивительный Генли, позади Гетин и Марко, который тренировался со счастливым номером Йохена - 21 и мог выбирать между старой P153 и запасной P160 Зифферта. Редкая честь для всего лишь второго Гран-при. Боксы BRM в паддоке те же, которые в 1970-м принадлежали Lotus, их штурмовали толпы народу. Больше всех страдал Зифферт, его отговорки ("я всего лишь его брат, fratello") не помогали. Когда же сбежать решил один из его товарищей по команде, то толпа охотников за автографами расступилась, как Красное Море перед Моисеем, так как его никто не знал. Это был Питер Гетин

Питер Гетин: Сын жокея и аутсайдер

Если вы выросли в Эпсоме, будучи к тому же сыном жокея-чемпиона Кена Гетина, победителя в более чем тысяче гонок, то ваша жизнь пройдет среди лошадей. У Питера Гетина (родился 21 февраля 1940 года) тоже был собственный пони по имени Купер, но "он меня постоянно сбрасывал, и когда мне было 11 лет я решил: это слишком опасно, лучше я стану автогонщиком". С того времени он больше не садился в седло, не считая одного случая в Южной Африке, "но там только потому, что учительница верховой езды была такой красивой".

Гетин из тех пилотов, чьи занятия в свободное время предоставляют больше тем для разговоров, чем успехи в гонках. Он прирожденный комик: если он и Грэм Хилл, один носатый, другой усатый, оказываются за одним столом, то, как говорит Бетти Хилл, "от смеха никто не может проглотить ни кусочка". Он играет в теннис, футбол, ездит на моторной лодке, на сегодняшний день является чемпионом по гольфу среди гонщиков Гран-при и радуется, что "я хотя бы в гольф могу победить Стюарта". То, что в 1970 году в одной английской статье о гоночном спорте было написано, что единственным новшеством в команде McLaren была "новая девушка в боксе Гетина", позволяет сделать некоторые выводы о его успехах. "Такие истории не нравятся моим спонсорам, кроме того, обо мне начинает идти дурная слава. В отношении девушек я немногим отличаюсь от большинства других гонщиков", - защищается Питер. Может и немногим, но все же: в кармане комбинезоне Гетина, как правило, лежит листок с телефонным номером. И с сожалением он сегодня рассказывает историю о "самой очаровательной девушке, какую я когда-либо встречал", сидящей в соседнем кресле самолета японке, "которая все время дружелюбно кивала, но, к сожалению, не понимала ни слова по-английски".

"Девушки - это да", - считает Гетин, - "но только если они не мешают гоночной карьере". За внешностью маленького, беззаботного англичанина скрывается профессионал, который хочет пробиться вверх, но часто мучим внутренними сомнениями. "Иногда я считаю себя способным закрепиться в Формуле 1. Но иногда я спрашиваю себя, достаточно ли я хорош для этого?".

Его взлет прошел без сенсаций: ученик, продавец машин, ученик гоночной школы в Брэндс Хатч ("мне было скучно ехать за учителем, я обогнал его и поэтому получил плохой аттестат"). Потом Lotus 7, Lotus 23, потом Формула 3, дождевая победа в Брэндс Хатч. Он стал причиной массового завала в Монако 1967

года, потому что из-за сломавшейся коробки передач слишком медленно ехал через шикану, но стал вторым в княжестве в 1968 году перед Севером и Петерсоном.

Когда в 1968 году Риндт лидировал в гонке Формулы 2 в Альби и получил сигнал из боксов, что за ним на втором месте едет некий "Geth", Йохен мучительно вспоминал, кто бы это мог быть. Позже Йохен сошел, лидирующего теперь Гетина развернуло, и гонку выиграл Пескароло.

В 1969 и 1970 годах он до такой степени доминировал в новой Формуле 5000 - против такого малого количества достойных соперников, что ее стали называть "Формула Гетин". Победная премия: каждый раз тысяча фунтов. Смерть Брюса МакЛарена дала ему в 1970 году большой шанс в команде McLaren Формулы 1 и КанАм. Гетин был рад и ему "пришлось согласиться на все условия, которые мне поставили". Например, в КанАм ему разрешалось сражаться со своим коллегой по команде Халмом, только если лидировала чужая машина, в противном случае от него ожидали всего лишь вторых мест. Когда в Элкхарт Лейк Халма дисквалифицировали из-за чужой помощи, и Гетина объявили победителем, "справедливость восторжествовала". В Формуле 1 он завоевал только одно единственное очко в чемпионате, в Канаде. Зато с разбалансированными с 30-го круга шинами и волдырями на руках.

В 1971 году он потерял свое место в команде КанАм в пользу нью-йоркского плейбоя и наследника миллионов "Revlon" Питера Ревсона. Может, потому что Ревсон принес с собой спонсорские деньги от Coca-Cola. Летом 1971 года под угрозой оказалось и место Гетина в Формуле 1. "Нам нужен гонщик инженерного типа, который, наконец, сможет нам помочь", - объяснил ему Фил Керр, - "и мы нашли Марка Донохью. На заокеанских Гран-при машину получит Марк, извини". Гетин попробовал попасть в Канаде и США в BRM, но ему предложили машину уже в Цельтвеге и Монце. После переговоров Керр согласился, договор с Гетином был расторгнут.

В день гонки в Монце Гетин проснулся на "Вилле д'Эсте" в десять часов утра, когда Стюарт уже давно улетел в Монцу на вертолете "Fedeli d'Amore", чтобы испытать свой Tyrrell с полными баками. Только в двенадцать Гетин вместе с Бетти Хилл и подругой сел в маленький, взятый напрокат Fiat, пробился, как воскресный турист через городское движение в Комо, и взял курс на Монцу. Чтобы оплатить счет в отеле на 12 000 шиллингов, он должен сегодня выиграть, довольно улыбался Гетин, пока не вспомнил, что он не любит ни Монцу, ни жару, ни гонки в

аэродинамической тени. А на тренировке у него, единственного из пилотов BRM, трижды прокалывалась шина: "Почему именно у меня?".

В королевском парке давно уже начался шинный покер. Твердый характером Икс решил использовать в гонке Firestone. Goodyear предложил новую, быструю смесь, от которой осторожный Тиррелл отказался как от "слишком ненадежной", - зато Эймон согласился.

Клей Регаццони особенно спешил в свой 32-й день рождения и, продемонстрировав явный фальстарт, прорвался из четвертого ряда перед Эймоном и Иксом. Три круга Клей лидировал, тиффози бушевали, неужели сегодня Монца снова будет играть на стороне Ferrari? Какой-то нервный итальянец столкнул Тима Парнелла со стены, как раз когда из-за перебоев в работе мотора в боксы заехал Марко, шедший до того перед Севером и Гетином. Со всей свой тяжестью в 120 килограмм Тим плюхнулся на бетон. Когда его правую руку запаковали в гипс, Парнелл понял, что поздравлений сегодня уже принять не сможет. Потом он скажет, что его "обняла толстая итальянка".

Первую треть гонки лидирующую группу определяли Регаццони, Стюарт, Петерсон и вскоре Север. В нее с трудом пробился Эймон: его левая передняя шина теряла куски резины, Matra до такой степени страдала от недостаточной поворачиваемости, что Крису проходилось в поворотах налегать плечом. Когда угрожающе поднялся указатель температуры, Крис отстал, чтобы в одиночестве охладить мотор. Но от перегрева страдала половина пелетона, поэтому пилоты BRM поочередно отказывались от аэродинамической тени.

Петерсон потерял кусок выхлопной трубы, который попал в зеркало заднего вида на Ferrari Икса. Зато Жаки позже распознал, что Стюарт начал терять масло. На 16-м круге Икс и Стюарт одновременно сошли: шотландец, из-за первой в этом году неисправности двигателя - дыры величиной с палец в блоке цилиндров, а бельгиец из-за сломавшегося резинового шарнира на ведущем валу, такого дефекта в Ferrari еще не бывало. Регаццони увидел, как заплясал зад Ferrari Икса и понял, что тоже до конца не доедет. Два круга спустя Клей снял шлем. Ревущая, фанатичная толпа была настолько шокирована, что позже забросала ни в чем не виноватую Ferrari камнями: распятие по-итальянски. Икс поехал в отель и включил телевизор.

В основном лидировал Петерсон: в общей сложности 24 раза после пересечения финишной линии. Между делом в лидерах возникал вернувшийся в Формулу 1 после шести лет отсутствия Хейлвуд. Потом лидировал Зифферт. Как часто в этой гонке

менялся лидер, останется неизвестным. Север попробовал оторваться, но попытка не удалась из-за попавшегося на пути "кругового". "Теперь!" - решился Эймон, сам удивляющийся, как легко ему удалось прорваться в лидирующую группу, несмотря на растущие проблемы с шинами.

Зато отстал Зифферт, у которого заклинило четвертую передачу. "Жаль", - печалился в боксах Луис Стенли, - "сегодня это тоже была бы его гонка". Гетин тоже потерял аэродинамическую тень и шел, отставая от лидеров на девять секунд, но сам с трудом пробился обратно. "Гетин выиграет", - напророчил в боксах McLaren Керр, а Питер подумал, когда за пять кругов до финиша достиг лидирующей группы: "Так, это я сделал. Остальное легко. Если после такой погони я не выиграю, то буду сам виноват".

Шесть человек в тесной группе, шесть человек, из которых ни один еще не выигрывал Гран-при: Эймон, Петерсон, Север, Гетин, Генли, Хейлвуд. Но Эймон самый умный из всех и самый опытный: он проехал почти вдвое больше Гран-при, чем пятерка следующих за ним в Монце вместе взятых - два растущих гонщика, открытия года, и трое из задних рядов. Стюарт однажды назвал неизбежный слип-стрим Монцы "воскресной прогулкой", не требующей физических усилий, только умственных. Но езда на скорости 242 км/ч в сантиметрах друг от друга тоже требует своего.

И именно Эймон сделал первую ошибку. Чтобы лучше видеть в последней фазе борьбы, он сорвал грязное внешнее забрало, но порыв ветра порвал крепление и Крис лишился и своего второго забрала. Пару сотен метров он попытался защищаться от пыли и камней рукой, потом сдался. Крис дал остальным пяти уехать, вжался поглубже в кокпит, чтобы встречный поток воздуха не бил постоянно по лицу и одиноко, безнадежно, со слезами на лице поехал к финишу. Он занял шестое место.

Теперь Монца 1971 года окончательно принадлежала аутсайдерам. Напряжение на автодроме можно было чувствовать телом. Участники репетировали победу. Север испробовал вход в поворот: "Если в Параболике я буду слева, то Петерсону будет легко обойти меня на торможении по внутренней стороне. Но внутренняя часть трассы не очень хороша. А перед финишной линией я легко смогу Ронни обогнать. Это я знал, но не показывал Ронни, перед линией всегда убирал ногу с газа". Из-за своей сломанной выхлопной трубы Петерсон потерял 300 оборотов и был вынужден ехать на финише еще жестче. А Гетин рассуждал так: "Если я первым войду в Параболику, то смогу удержать преимущество благодаря моему лучшему разгону, если

же я достигну последнего поворота вторым, то вырвусь вперед из аэродинамической тени".

Головы работали, как руки на рукояти переключения передач, а те - как ноги на педали газа: полностью автоматически. Предпоследний раз финишную черту пересекли в следующем порядке: Петерсон, Север, Хэйлвуд, Гетин, Генли. Еще до "Курва Гранде" Север вынырнул из аэродинамической тени Петерсона, мягко притормозил до 275 км/ч, за 100 метров до "Лесмо" нажал на тормоз, переключил с пятой на третью передачу, теперь на скорости 160 км/ч ускорился ко второй "Лесмо" на третьей передаче, подлетел к "Курва Аскари" и на скорости 280 км/ч переместился влево: он буквально приглашал Петерсона обогнать, но Ронни в такие игры не играет. Точка торможения перед "Параболикой" находится на отметке 130 метров. Север затормозил, как положено, даже немного раньше, чтобы Петерсон наверняка обогнал его на торможении: "Я оставил ему столько места, сколько возможно". Но Ронни затормозил ужасно поздно. Его правое переднее колесо заблокировалось, что вызвало облачко дыма. March снесло в сторону, и он освободил траекторию.

Тут внезапно Север увидел в зеркалах заднего вида, что Гетин затормозил еще позже, чем Ронни, попал двумя колесами на полосу песка и со всеми заблокировавшимися колесами летел прямо на него. Вместо третьей Питер переключился на вторую передачу. Опасаясь несчастья, Север отодвинулся в сторону, теперь он был зажат между March и BRM, когда на скорости 180 км/ч, посреди "Параболики" выжал педаль газа до отказа. Гетин загнал обороты своего мотора до невозможных высот.

Когда пятерка появилась из правого поворота, горизонт, казалось, наклонился влево. Серый асфальт исчезал под колесами как лента конвейера. А им навстречу летел, быстро увеличиваясь в размерах, финишный флаг. Сын жокея Гетин подхлестнул свой BRM к победе, но рядом с ним и Петерсон вскинул вверх руку, считая себя победителем или, как минимум, ожидая ничью. Разница составила сотую долю секунды. А все пять машин разделили 0,61 секунда, меньше чем одно биение сердца. Затем их накрыл хаос Монцы.

Гетин был залит потом, "очень счастлив и немного удивлен". Петерсон оплакивал свою первую потерянную победу в Гран-при: "Еще бы три метра… и я бы Гетина обошел". Север утешил его: "Небольшая честь - выиграть в Монце", вылил на себя бутылку минеральной воды, проделал то же самое с Шенкеном. Недоехавший до финиша Тим ухмыльнулся: "Теперь я тоже похож на человека, который работал. Ты не обижаешься, что во время

"великого финала" я болел за Хэйлвуда?"

Лавровый венок Гетина остался валяться в боксах, пока самому Питеру оказали редкую в BRM честь: разрешили ехать на праздничный банкет в Саронно в Cadillac Fleetwood Луиса Стенли. После успешного старта, уже далеко за полночь, у машины "большого Луиса" лопнула шина. Гетин вылез, закатал рукава и заменил колесо: так завершилась история о Питере Гетине в Монце.

Гран-при Канады

В гонках на "Золотой кубок" в Оултон-парке Джон Сертиз добился-таки долгожданной победы. Затем сцена переехала за океан.

Большой приз Канады, проводящийся поочередно на двух трассах, в 1971 году пришелся на Моспорт-парк, вблизи Торонто, ухабистое покрытие которого с внезапными переходами от края полотна к песчаной ловушке ставило гонщиков перед многочисленными проблемами. Стюарт и Зифферт с самого начала тренировок боролись за поул-позицию, которая в итоге досталась Джеки, получившего, правда, преимущество в том, что у Йо в заключительных заездах двигатель неожиданно стал крутиться на 500 об/мин меньше. Впервые в переднем ряду был Север. Ferrari достигли только 12-й (Икс), 13-й (Андретти) и 18-й (Регаццони) позиций, после того как Клей разбил одиннадцатый Ferrari в сезоне.

Только через две недели в Ferrari поймут, почему 312B2 ездили так плохо. Модификация задней подвески привела к тому, как признался мне Икс, "что задние колеса стали вдруг под углом 15 градусов друг к другу".

Еще худшие страдания выпали на долю Фрэнка Уильямса и Анри Пескароло, у которых в квалификации сгорело ни много, ни мало - три мотора. Чувствительный удар для частной команды, в особенности для бородатого Анри. Он не разделял уверенности Фрэнка в "как минимум одной победе в сезоне 1971 года", но был убежден: "Я всегда был бы способен приходить к финишу в шестерке, на хорошей машине - в тройке лидеров". Стюарт для Пескароло - "лучший, сразу за ним идут Эймон и Икс". Но "между остальными, включая Регаццони, нет разницы. Остальные одинаковы". А "остальные" никогда не теряли надежды в один прекрасный день победить.

Анри Пескароло: Бесстрашный сын хирурга

Он отличается непоколебимым спокойствием и непроницаемым "китайским взглядом", который скрывает множество мыслей. Но он не придерживается азиатской философии. Его любимый континент - Южная Америка. "Каждый раз, когда я там бываю, решаю однажды поселиться там". Его отцовская линия прослеживается в Италии (Турин), материнская - в Юре [область в Германии]. Его дед был генералом в Первую мировую войну, его отец - Уильям Пескароло - пожалуй, самый известный частный хирург Парижа. Его сестры - врачи. Его брат - владелец кондитерской фабрики. А вот Анри Пескароло (род. 25 сентября 1942 года) стал гонщиком.

Его всегда привлекали только жесткие виды спорта. Анри был дзюдоистом, планеристом, уже в возрасте 17 лет получил права частного пилота и по сегодняшний день сохраняет неукротимую страсть к охоте. От семейного поместья в Монтфермейле, в 20 км северо-восточнее Парижа, где холостой Анри все еще живет с родителями, ему недалеко до леса. "Но стрельба - это последнее, что я ищу как охотник. Я люблю природу, лес, моих четырех охотничьих собак и два мои бельгийских ружья". Человек стиля и традиций.

Конечно, Анри тоже изучал медицину. Но только три года. "Мой отец хотел, чтобы я тоже стал врачом, но понял, что гонки доставляют мне гораздо больше удовольствия. Так что он дал мне делать то, что я хотел".

Начальные вехи его пути подобны всем французам, желавшим следовать по пути Бельтуа. И они тесно связаны с Matra. Когда он разбил свою первую машину Формулы 3, перегруженный заказами завод Matra мог предложить лишь ремонт монокока на фабрике своими силами. Пескароло снял в Велизи помещение в аренду на неделю, работал и тут же спал на полу. Но следующие две гонки он выиграл.

В 1967 году взошла звезда другого молодого француза, Роби Вебера. Пескароло и Жоссо были втянуты в безжалостную гонку с выбыванием. Тот из них, кто проведет лучший сезон, мог остаться, другой вылетал. В тот же день, когда Роби Вебер погиб в аварии на трассе в Ле-Мане, Пескароло в Барселоне проехал обладателю поула Кардуэллу по переднему колесу… и победил. Чары разрушились: его смелость в виражах "по ту сторону" 200 км/ч была признана. В 1967 году Пескароло записал на свой счет

одиннадцать побед в международных гонках Формулы 3 и дебютировал в 1968 году в Формуле 2: пять раз второй, один раз - первый. В том сезон ему также удалось то, что позже восхвалял как "превосходное исполнение" рекламный ролик фирмы Matra - блестящее выступление в Ле-Мане. Всю ночь шел дождь, дворники больше не работали. Дрожа, в боксы вернулся Джонни Серво-Гавен, не способный ехать дальше. Пескароло до рассвета был за рулем без перерыва и пробился на маленькой Matra на 2-е место. Через 20 кругов он потерял колесо, проезжая по обломкам потерпевшего аварию Alpine. Пожар был быстро потушен и остался без последствий.

Катастрофой был пожар в Ле-Мане 1969 года, который стоил Пескароло не только страстно желаемого титула европейского чемпиона в Формуле II, но и чуть не стоил жизни - и отметил его до конца дней. "Хочешь поговорить о том ужасе?" - спрашивал я. И он непоколебимо ответил: "Почему нет?" Он помнил дату: 18 апреля.

"Matra экспериментировала с новым аэродинамическим обтекателем; автомобиль был, как позднее и Porsche, длиной шесть метров. Но на трамплинах и неровностях он был ужасно нервным. Сначала мы тестировали на аэродроме на 300 км/ч. Поскольку ничего плохого не произошло, мы поехали в Ле-Ман. Уже на первой кочке на прямой Hunadieres машина поднялась в воздух и оставалась там неизмеримо долго. При столкновении с деревьями взорвался бензобак. Я оставался пристегнутым и забыл освободиться. Ведь огонь - это самое плохое, он отнимает рассудок, всю возможность размышлять. Лишь в последний момент включилась способность думать. Пожарные пытались найти меня в огне, но не могли меня разглядеть, поскольку я уже выскочил. Я мчался и мчался, боясь, что бегу по кругу и все еще остаюсь в огне. Потом упал, но изо всех сил пытался оставаться в сознании. Я, не переставая, кричал, поскольку на мне еще было пламя. Когда добровольцы-помощники нашли меня, я лежал в поле на расстоянии 50 метров от машины".

С переломом позвоночника, неспособный к малейшему движению, Пескароло неделю лежал в госпитале. "Но я не думал сдаваться. Я только спрашивал себя, каково мне будет после аварии". Четырьмя месяцами позднее, неся незалеченные "Каиновы печати" Ле-Мана на лице, Пескароло победил в заездах Формулы 2 на Гран-при в Нюрбургринге. Победитель Икс во время чествования победителей встал, чтобы поздравить Анри. Но мечты о европейском чемпионском титуле в Формуле 2 испарились в течение лета.

"Я никогда не думаю об опасности", - говорит мне Пескароло.

"Я не знаю, почему так происходит". В 1971 году у его March уже трижды - в Зандвоорте, Сильверстоуне и Нюрбургринге - ломались рычаги подвески. "Я понимаю, что в каждой следующей гонке они могут сломаться вновь, но я, тем не менее, не ощущаю страха".

В неофициальных утренних воскресных заездах в Моспорте March Пескароло наконец повел себя правильно. Анри показывал времена, всего на секунду медленнее Стюарта, самого быстрого на тренировках. Но внезапно March поразила недостаточная поворачиваемость, гонщику с трудом удалось заправить машину в первый поворот, в следующем, левом, он вылетел с трассы, пробил первое заграждение и поднял второе. Проволочный конец последнего ударил гонщика по шее.

Пескароло выбрался из машины и в этот же момент лишился чувств. Еще раз он потерял сознание в машине по дороге в госпиталь. "Если б у меня был открытый шлем", - сказал мне Пескароло, - "я бы остался парализованным". Несмотря на все усилия отца, его шея на протяжении недель оставалась неподвижной. Но через четыре дня после аварии Пескароло вновь сел в гоночную машину. С несломленным мужеством.

Противоречивые известия о Пескароло сбивали с толку оставшихся в Моспорт-парке пилотов. Их старт был перенесен с 13.40 на 16.10, поскольку сначала после столкновения со спасательным автомобилем погиб пилот Формулы Ford, а потом пошел дождь. Памятуя о "поражении со счетом 0:8" в Зандвоорте, Goodyear дала возможность поставить своим гонщикам дождевые шины из смесей G-26 и G-28. Дождевые Firestone остались без изменений.

Прогревочные круги проходили в таком же тумане, как и вся последовавшая гонка. Несмотря на прогулочный темп, пилоты чувствовали себя как на льду. Хилл и Бойттлер врезались в отбойники. Андретти выбил Генли. Официальный рапорт об этих десяти минутах занимает целую страницу.

Старт прошел, как и в Зандвоорте, без малейшего намека на дым из-под колес. Север тронулся из рук вон плохо, что сдержало левую линию стартового поля. Справа в лидеры вышел Стюарт, балансируя автомобилем как будто на цыпочках, разгоняясь очень, очень осторожно, преследуемый Зиффертом и Петерсоном. Когда Ронни прошел Зеппи, забрало пилота BRM покрылось такой коркой грязи, что Зифферт в третьем вираже, с наклоном наружу, перелетел через откос. Хилл врезался в отбойник, вскоре после этого то же повторил и Регаццони, чей Ferrari после столкновения загорелся. Когда "поскользнулся" Петерсон, мимо него "кролем проплыл" Бельтуа, выступавший впервые после окончания своей

дисквалификации. Пока Петерсон отбил обратно позицию у француза, отрыв Стюарта вырос до девяти секунд.

Однако Ронни быстро приближался к чемпиону мира. Проходя все повороты по наружной траектории, он следовал по несколько более сухому полотну, чем Стюарт, чаще выбиравший внутреннюю траекторию. Через десять кругов Ронни начал дуэль с чемпионом. Трижды Петерсон проходил Стюарта, но этот факт остался вне данных покруговой таблицы, поскольку Джеки перед финишной линией каждый раз возвращал себе лидерство.

После третьего обгона Стюарт поменял сторону дороги. Теперь он тоже следовал по предпочтительной "линии Петерсона". Бельтуа тем временем разбил свою Matra об отбойник. Таким образом, сидевший в голубом McLaren команды Penske Марк Донохью в своем первом Гран-при переместился уже на третье место.

Впереди Стюарт и Петерсон, по очереди поливаемые потоками воды от лидера, устроили, по выражению Ронни, "замечательный динь-дон". С 18-го по 30-й круг швед лидировал. Ронни сомневался, "возможно ли было побить Стюарта, но, по крайней мере мы могли бороться до конца гонки". Tyrrell и March ни разу не задели друг друга. Король и претендент на корону подтвердили свои качества лучших дождевых гонщиков, причем Икс все больше отставал. Исход дуэли за победу, в конце концов, определил второстепенный персонаж.

Джеки и Ронни на 32-м круге в пятый раз нагнали BRM Итона, чтобы в очередной раз обойти его на круг. В зеркалах заднего вида Итон, видимо, увидел Стюарта, которому освободил дорогу, но не Петерсона, которому блокировал траекторию. Ронни затормозил, но проскользил прямо на заднее левое колесо машины Итона. Ронни смог удержать автомобиль и избежать опасного пируэта, но между тем Стюарт оторвался на 14 секунд. Петерсон вновь отыграл три секунды, но из-за сломанного переднего спойлера March так сильно тянуло на прямых влево, что Ронни вынужден был отступить. Он остался вторым; в четвертый раз в 1971 году; в третий раз позади Стюарта. Джеки мастерски справлялся со всеми опасностями и ехал навстречу большой "дождевой" победе.

Далеко в побежденном пелетоне победитель Монцы Питер Гетин признавал, что сегодня "снова тот день, когда я должен спросить себя, а достаточно ли я хорош для Формулы 1". Он чувствовал себя отвратительно. Вину Питер делил между машиной, шинами и собой. "Каждый раз, когда меня обгоняли на круг, и я пытался не отставать, то разворачивался, в общей сложности пять раз". Доктор Хельмут Марко, обогнавший Гетина,

побивший Андретти и почти доставший Сертиза, несмотря на блокировавшиеся тормоза, показал девятое время круга и стал самым быстрым из всех пяти пилотов BRM.

Колин Чэпмен уже не видел, как Райне Визелль пробился на пятое место, а Фиттипальди откатился на седьмое. "Мистер Lotus" вынужден был досрочно улететь, чтобы в понедельник рано утром быть в Саутгемптоне для открытия лодочной выставки. Колин купил лодочную фабрику и производит в неделю уже по три катера "Moonraker", люксовую, способную к выходу в открытое море каютную лодку. Назначив цену в 17.000 фунтов, Чэпмен, вероятно сможет удержаться на плаву. Его пилоты в Моспорте должны были это делать в одиночестве. А ситуация на "катке" из воды, масла и резины обострилась еще больше из-за возникшего тумана.

Впервые за историю, насчитывавшую 196 гонок, Гран-при был прерван. После 64-х из запланированных 80-ти кругов был выброшен клетчатый флаг. Стюарт с чувством избавления затормозил, а Петерсон не увидел флага и был остановлен только после интенсивных знаков руками персонала из его боксов. Так Ронни однозначно стал вице-чемпионом сезона 1971 года.

McLaren добился лучшего для себя результата в сезоне, учитывая 3-е и 4-е места, завоеванные Донохью и Халмом. Халм еще и показал быстрейшее время в гонке, на 0,6 секунды быстрее Стюарта, на 57-м круге. "То, что для многих людей едва ли имеет значение", - сказал грубоватый новозеландец, - "для меня значит действительно много". Его команда понимает, почему.

Денис Халм: Потерянная секунда

То, что выглядящий несколько медлительным, тихо, почти меланхолично разговаривающий Денни Халм, производящий на некоторых людей впечатление "тормозного", был чемпионом мира 1967 года, сегодня знают немногие. Так же как люди заблуждаются, думая, что Стирлинг Мосс раньше однажды становился чемпионом. Халму не хватает имиджа звезды, но за рулем он проявляет чемпионскую алмазную твердость. Не всегда, но часто. Разумеется, он не обладает талантом от природы, как Кларк или Стюарт, но Денни - всесторонний профи, который может любую машину довести до победы. Будь это в Формуле 1 (до сих пор пять побед в Гран-при), в серии КанАм (победитель в общем зачете 1968 и 1970 гг.), или в Индианаполисе (в 1967 и 1968 гг. - четвертые места и лучший из европейцев).

"Но из всех лучших гонщиков", - сказал мне однажды Стюарт, - "Денни наиболее подвержен колебаниям формы. В иные дни он смотрится непобедимым, в другие - едет в хвосте". Гоночный директор McLaren Фил Керр говорит, что Денни гораздо более зависим от матчасти, чем другие пилоты. "Он больше выкладывается, если оснащение в порядке". В качестве типичного примера может служить Монца 1968 года, когда Халм после первой половины своей бескрылой, тактически очень умно построенной победной гонки поднял большой палец для команды в боксах: "Не волнуйтесь, все идет наилучшим образом". Наоборот, знает Керр, Денни легко падает духом, когда что-то идет не так. Но Брюс МакЛарен и даже Джек Брэбэм с этой точки зрения потрясающе похожи на него.

Стюарт в состоянии мобилизовать непостижимые способности, если необходимо компенсировать гандикап в матчасти, что он достаточно часто доказывал в гонках КанАм на плохо управляемой Lola. Халм такого не может. "Он храбр", - полагает Керр, - "но не так безгранично храбр, чтобы рисковать по глупости. Денни ездит со здравым смыслом, в большой мере просчитанным. Не до границы, которая грозит аварией". В переводе на обычный язык: от восьми с половиной до девяти десятых секунды.

Бегуны на милю, лимит времени которых - четыре минуты, не могут достичь времени 3:50. "Возможно те, которые ездят быстрее, чем Денни, являются урожденными чемпионами? Может, у них больше смелости? Или они могут точнее просчитывать границу риска?", - гадает Керр. "Но кто может точно сказать, что делает хорошего гонщика таковым?"

Разница между уверенным в себе и технике, с одной стороны, и едущим без особого напора Халмом, с другой, Керр охарактеризовал мне, как "пожалуй, целую секунду". А за время Гран-при это отставание накапливается, к тому же в 1970 году Халма преследовали проблемы с шинами, а в 1971 году - с двигателями. Так он потерял свою секунду.

Но должно иметь под собой основания и то, что Брюс МакЛарен, совсем не желая льстить своему земляку, заявил в конце 1967 года: "Самое главное, что нам нужно на следующий сезон - это двигатель Ford. Второе по значимости - это Денни Халм". Еще одно высказывание Брюса в 1968 году стало историческим, то, которое он произнес по поводу вручения ему "Трофея Ferodo". "Я охотно хотел бы думать, что команда не может без меня выполнять свою работу - но я знаю, что без команды я не выполню ее никогда" (что по-английски звучит гораздо более осмысленно). А в этой команде Денни Халм (род. 18 шюня 1936 года в Те Пуке) стал уже почти памятником; особенно после смерти Брюса.

МакЛарен оставил завещание, которое, правда, полностью вступит в силу только в конце 1971 года. В общем, он посвятил дело своей жизни супруге, Пэт Ивонне. Пока наследие Брюса будет управляться четырьмя директорами: Тедди Майер, объединивший у себя больше 50 процентов, Пэт МакЛарен, Филом Керром и Тайлером Александером. Первый и последний - американцы. Спонсоры - Goodyear, Gulf, Reynolds-Aluminum, Coca-Cola - американские. Что приводит к размышлениям в команде, американизировать себя полностью, покинуть Формулу 1 и управлять действиями в Инди и КанАм непосредственно из США. Это было бы дешевле, учитывая средние расходы в 3000 долларов за день гонок КанАм. И благоприятствовало бы продажу "бомбардировщиков" для КанАм (до сих пор продано 115 машин по цене 16 500 долларов).

"Брюс погиб в самом любимом своем автомобиле - КанАм", - повторяет Халм. "Это придало мне еще больше решимости как можно больше побеждать в этой серии: для Брюса". В день трагедии Халм и сам испытал тяжелейший шок - на тренировке в Индианаполисе он очутился в огненном шаре.

В тот раз комиссары гонки "Инди" потребовали, чтобы на McLaren заменили пружину крышки бензобака. Результат: после того, как крышка открылась, пружина не защелкнула ее, а оставила открытой. Топливо вытекало и лилось в кокпит. У Халма было на борту только 80 литров нитрометанольной смеси для Индианаполиса, которая горит видимым пламенем, маленьким, желтым, только в количестве, начиная с 200 литров.

Халм на скорости 320 км/ч не видел огня; никто его не видел. Но Халм видел, как дрожал воздух и чувствовал мучительную жару. Он знал, что находится в пламени. Замедлив машину на 100 км/ч, Халм выпрыгнул из кокпита, несмотря на то, что едва мог действовать левой рукой. McLaren разбился об стену, и к нему направился пожарный расчет. В отчаянии Денни подзывал жестами команду спасателей. Они пришли поздно, но не слишком поздно.

Два кончика пальцев выгорели дотла. На протяжении недель Денни был не в состоянии обращаться с коробком спичек; нож и вилку он смог задействовать только спустя три месяца. Но уже через две недели после аварии он вновь сидел за рулем в Моспорте. Он управлял только одной рукой, как и во всех Больших призах до сентября. Но об этом команда McLaren железно молчала, потому что иначе Денни не допустили бы до гонок.

В частной жизни Халм настоящий семейный человек. Он сам трактором расчищает мелкий кустарник перед своим недавно купленным домом в Вэйбридже, графство Суррей. Устраивает свой "собственный ландшафт", выращивает цветы, прокладывает трубы отопления для своей жены Греты, иногда сам укладывает детей - Мартина и Адель - в кровать, а вечера любит больше всего проводить перед телевизором, с чашкой чая и в войлочных тапочках.

Когда Йохен и я сидели однажды с Халмом в хойригене в Гринце и Йохен сказал: "Если ты это видел, ты знаешь всю Вену", то новозеландец улыбнулся: "Я нахожу это исключительно приятным".

Поэтому ему нравится Уоткинс Глен, арена "стольких приятных вечеринок и где так мало чопорных людей". Конечно, играет роль и то уважение, которое оказывают ему, чемпиону КанАм, американцы. Фил Керр уже предполагает, что Денни Халм мог бы отыграть на Большом призе США так часто теряемые секунды Кроме того, эта гонка с положенными победителю 1,3 миллионами шиллингов и общим призовым фондом 6,7 миллионов, является самой высокооплачиваемой в году. А ведь Йохен сказал мне однажды: "Халм ездит только из-за денег".

Гран-при США

Конструктор Tyrrell Дерек Гарднер прилетел на финал сезона из Англии, "потому что на это есть 50 000 причин". Он считает в долларах. Зато отсутствовал конструктор BRM Тони Саутгейт, который дома в Берне уже ковал оружие на следующий год. "Штаб-квартира Гран-при" теперь расположена непосредственно рядом с городской тюрьмой. Несмотря на запрещающие знаки "Только для посетителей тюрьмы", под ними запарковались все шефы команд, приехавшие за пропусками. В "Glen Motor Inn", в котором расквартировался почти весь без исключений пелетон, за четыре дня отпраздновали три 30-ти летних юбилея. Рене Висель отмечал в четверг, опасаясь, что его договор с Lotus не продлят ("еще год назад он был так же быстр, как и сегодня, то есть не улучшился. Дейв Уокер сделал для нас так много, что мы не можем его разочаровать"). Нанни Галли отпраздновал в пятницу с надеждой на новый Tecno для Формулы 1, а Андреа де Адамич - в воскресенье с уверенностью в завтрашнем дне у Джона Сертиза.

Из-за отказа сославшегося на болящую челюсть Рольфа Штоммеллена, Сертиз вызвал в качестве замены Ги ван Леннепа. Голландец пожертвовал 75 000 шиллингов стартовой премии за кузовную гонку в Хараме и поэтому обозлился, когда обнаружил что "большой Джон" собирается выставить не его, а американца Сэма Поузи. "Я что, должен ездить ради собственного удовольствия?" - разочарованно спросил Ги. Все же нет ничего важнее упорядоченных отношений в команде. После новейших поражений Ferrari Fiat, впервые после заключения спонсорского договора, отреагировал напрямую и приказал прислать два мотора из Маранелло в Турин для проверки.

Первое соревнование прошло на поле для гольфа. Зифферт сделал 60 ударов по мячу и загнал пять из них в лес, так что их не удалось найти. Возможно, Зеппи просто не мог сконцентрироваться, тем более что во время игры в гольф его несколько раз вызывали к телефону. Швейцарцу потребовалось больше всего ударов на девять лунок. Победил конструктор March Робин Херд с 44-я ударами, перед Гетином с 49-ю, Халмом с 50-ю, Хиллом с 51-м и Стюартом с 52-я ударами. Соревнование с гандикапом выиграл Лавли перед Марко - оба держали в руках клюшку для гольфа первый раз в жизни.

Трассу Уоткинс-Глен было не узнать: новые боксы, новый ангар для гоночных машин, но самое главное - новая, продленная точно на одну милю, трасса. Компьютер рассчитал для нее оптимальное время круга 1:40,27 - в среднем 194,229 км/ч. Джеки

Стюарт, который еще на прошлой неделе целый день тестировал здесь шины, уже на первой тренировке на удивление близко подобрался к идеальному результату с 1:42,884. Следующими по быстроте стали Регаццони, Фиттипальди, Андретти, Север и Халм. Вскоре стало ясно, что у моторов BRM слишком малый диапазон мощности для новых, узких поворотов и то, что, как говорит Зифферт, Уоткинс-Глен "не на нас сшит".

Но у Ferrari громоздилась еще большая гора проблем: Андретти хотя тренировался, но стартовать в Гран-при он смог бы только в случае отмены из-за дождя гонки USAC в расположенном на расстоянии 200 километров Трентоне. Марио снова мотался на вертолете между двумя гоночными трассами и снова ему, равно как и Марку Донохью, пришлось по той же причине отказаться от Гран-при. К команде Ferrari присоединились два полуофициальных инженера, об обязанностях которых никто толком не знал. "Будет лучше всего, если они послужат козлом отпущения", - смеялся Жаки Икс, - "Если кто-то из нас разнервничается, то сможет отыграться на них". И этому были причины: Икс был уверен, что прошлогодняя модель 312B1 была быстрее, чем страдающая от проблем с задней подвеской 312B2, что он доказал на тренировке. Фогьери, хотя и подозревал что Икс прав, но официально не мог с ним согласиться. "Is allright, is allright", - орал Фогьери и до тех пор дергал за рычаг переключения передач на новой Ferrari, пока Икс не вылез. У него действительно были проблемы с переключением.

По максимальной скорости Ferrari с 268,8 км/ч осталась далеко позади Стюарта с 286,4, Севера с 285,3 и Сертиза с 284,3 км/ч. Только Lotus Фиттипальди был с 264 км/ч на прямых еще медленнее. Но зато Lotus, должно быть, великолепно держал дорогу, иначе Эмерсону не удалось бы дуэлировать со Стюартом за лучшее место на старте. "Молодежь больше не уважает старого чемпиона", - с наигранной горечью жаловался Джеки. В конце минимальный отрыв в 17 тысячных секунды решил дело в пользу Стюарта. Седьмой поул Джеки в 1971 году стоил уже 2000 долларов.

Показав время всего лишь на три десятых медленнее, в первом ряду снова стоял Денни Халм, впервые ровно через два года. "Эти пару десятых я бы еще смог наверстать на трассе, если бы мне на пути не попались Север и Ревсон", - клялся Денни. Север огорчался, что стоял только во втором ряду, но знал совершенно точно: "я бы нагнал отрыв от Джеки Стюарта в полсекунды, если бы хватило времени".

В субботу вечером большинство гонщиков ужинали в итальянской траттории. Зифферт и Регаццони с удовольствием

немного выпили в "Мотор Инн" с приехавшими швейцарскими болельщиками, после чего была исполнена любимая песня Зеппи "Gruezi wohl, Frau Stirnemann". Гоночный директор Goodyear Лео Мель смог насладится напутственными песнями только в воскресенье, так как он покидает гонки, чтобы заняться конструированием радиальных шин. "Если Джеки завтра победит, тогда это будет моей последней гонкой. Но если Джеки проиграет, тогда это будет первая гонка моего наследника Эда Александера", - сказал Лео - настоящий американский бизнес.

Когда утром гоночного дня я завтракал с Жаки Иксом, он гадал, почему уже полгода он такой медленный. Жаки не спросил, почему с июня он ничего больше не выигрывал. "В Барселоне и Зандвоорте было нормально. Не идеально, но нормально. А с тех пор?". Жаль, что в этом году он больше не участвовал в гонках Формулы 2, жалел Жаки. Ему не хватает внушающих мужество побед.

Гонщиков отвезли на трассу на вертолетах. В ангаре обсудили вопрос шин. Всех взбудоражил слух о том, что Ferrari будет использовать быстрые тренировочные шины, зато планирует сделать остановку в боксах для замены колес. Фогьери, Мосли и Уорр спорили. Петерсон попробовал один фокус: на левой стороне надежные BX-1129, на правой быструю смесь B27. BRM установили только слева впереди твердые шины типа BX.

Вместо трех прогревочных кругов Тим Парнелл приказал своим гонщикам сделать только по два и затем припарковаться у вьезда в боксы. Мисс Стенли ничего об этом не знала. И когда после третьего круга стрелка ее хронометра тревожно закрутилась в пустоту, он обеспокоено сказала своему Луису: "Все наши машины сломались, ни одна не проехала мимо". Зифферт вспомнил, что Педро Родригез в прошлом году проиграл гонку из-за дозаправки. Беспокоясь, он спрашивал себя, достаточно ли бензина у него на борту.

Стюарт раздобыл для своих механиков Роджера и Роя две метлы. Как уборщицы на балете на льду они принялись соскребать грязь с поверхности дороги перед стартовым местом Джеки. Неожиданно слева от Стюарта присел Колин Чэпмен. Следующий диалог мне удалось услышать, так как сам я сидел справа от Джеки. "- Трасса скользкая? - Да, ужасно, потребуются несколько кругов, пока ее отчистят. - Скажи честно, ты так хочешь побить рекорд Джимми с семью победами в одном сезоне? - Колин, я хочу победить". Чэпмен с удивлением рассмотрел нарезаный вручную профиль на шинах Джеки. "Все в порядке", - успокоил Стюарт. Затем раздался пушечный залп… и опустился звездно-полосатый флаг.

Денни Халм стартовал лучше всех, но уже в первом повороте Север его слегка потеснил, чтобы пропустить вперед Стюарта. Семью кругами позже Север тоже обогнал Халма. Стюарту же сегодня оторваться не удалось. У Tyrrell впереди почти не было прижимной силы, и он страдал ужасной недостаточной поворачиваемостью. "Это левое переднее колесо", - распознал Джеки, - "или, во всяком случае, проблема с шиной".

Джеки знал, что сегодня Север мог ехать быстрее. "С любым другим коллегой по команде мне пришлось бы сражаться, но не с Джеки", - с благодарностью заметил Франсуа, когда после 14 кругов Стюарт пропустил его вперед. Сегодня он был идеальным командным гонщиком: чтобы обеспечить Северу возможность уйти в отрыв, он старался прикрыть Франсуа от преследователей Икса, Халма, Регаццони и Зифферта. Северу быстро удалось выиграть семь секунд преимущества.

Джеки упорно оказывал сопротивление, но на 16-м круге Стюарта обогнал Икс, на 23-м Зифферт и на 24-м Регаццони. Но не Халм, у которого шина болталась на ободе и лишила McLaren баланса. Остановка в боксах стала для Денни неминуемой. "Заменить все четыре колеса будет стоить меньше времени, чем искать поврежденную шину", - решил Фил Керр.

Теперь Стюарт стал получать сигналы с "плюсом" до Петерсона, как и в Монако, Сильверстоуне и Моспорте, однако сегодня с тающим преимуществом. В первой фазе гонки Петерсон подумывал о том, чтобы сдаться, теперь его баланс вернулся в норму и он отбирал у чемпиона мира по секунде на круге. Когда Ронни догнал Стюарта, его времена круга упали на полторы секунды. "Сегодня мне бы не помешал мотор, как у Стюарта", - думал Ронни на прямых, в поворотах же он не переставал поражаться гоночному мастерству Стюарта. Сегодня Джеки очередной раз смог компенсировать технический гандикап. На 34-м круге оба продвинулись на одну позицию вперед, потому что Регаццони развернуло, и он откатился на четыре места назад. Клей боролся с все хуже работающим мотором, сильными вибрациями передних колес и болью в плечах. Через 44 круга Петерсон все же победил Стюарта.

Но главным действующим лицом этого Гран-при стал Жаки Икс. На протяжении многих кругов его отделяли от Севера всего лишь 2,5 секунды. Север ни разу не увидел Ferrari в зеркалах заднего вида, но знал о ее вечном присутствии. Икс мчался по трассе на своей прошлогодней Ferrari, как в свои лучшие дни. Обходя машины на круг, он проносился только в нескольких сантиметрах от них. Север боится таких маневров, - "потому что Икс в плотном движении намного опытнее меня". Как и у

Стюарта, у Севера тоже были проблемы с тенденцией Tyrrell к недостаточной поворачиваемости, однако только начиная с 20-го круга. И он ехал на самом пределе. За десять кругов до финиша Икс застыл в боксах: в его глазах была грусть, но слова осторожны. Взорвался генератор, кабели и проводка электрической системы свободно болтались, задняя часть машины залита маслом. А на изгибе, отделяющем новую трассу от старой, растекалось пятно масла…

Желтые флаги появились как раз тогда, когда к месту приблизился Халм и покинул идеальную линию, чтобы объехать пятно масла. Он не уже смог удержать Mclaren в повороте и врезался в отбойники.

Денни остался стоять возле своей машины, чтобы посмотреть финальную фазу гонки. Еще семь кругов: неожиданно на том же месте вылетел и Север, который через грязное забрало не заметил флагов. Tyrrell понесло параллельно отбойникам и всего в нескольких сантиметрах от McLaren. Халм спасся из опасной зоны прыжком, достойным олимпиады. Левым передним колесом Tyrrell ударился о барьер. "Все, конец, я проиграл гонку", - испугался Франсуа, Халм тоже был уверен, что Север дальше ехать не сможет. Но француз посмотрел в зеркало заднего вида, тронулся, еще раз коснулся отбойника, еще раз оглянулся через плечо… и был таков.

Когда Марко пришлось заправляться, Луис Стенли сказал мне: "Я боюсь за Зифферта". У команды BRM в боксах перехватило дыхание. И действительно, за три круга до конца Зеппи подал знак, что заедет для дозаправки, но потом отказался от этой мысли и мучился последние три круга, "колдуя, как никогда раньше". Включая и выключая зажигание, не переключая передачи, не тормозя - чтобы экономить последние капли бензина. "Я знал, насколько велико мое преимущество перед Петерсоном, и что его должно было хватить". На предпоследнем круге в боксы на скорости 120 км/ч заехал шедший на четвертой позиции, перед Стюартом, Генли, но, не останавливаясь, помчался дальше, увидев появившегося в последнем повороте Стюарта.

У Севера было 40 секунд преимущества и таким образом "достаточно времени душевно подготовится к моей первой победе в Гран-при". Когда Текс Хопкинс своим знаменитым тигриным прыжком опустил перед Франсуа клетчатый флаг, француз аплодировал сам себе, удивляясь, однако, почему нет радости победы. "Я был счастлив, но не сходил с ума от радости, у меня было, скорее, странное чувство", - сказал мне позже Франсуа. Зифферт приехал вторым, Петерсон третьим, едущий змейкой на

своих широченных задних шинах Генли успел добраться до финиша перед Стюартом четвертым. Шестой, Регаццони, вылез с синяками на руках.

Как и в 1969 году с Риндтом и в 1970 с Фиттипальди, Уоткинс-Глен и в 1971 принес победителю первую победу. Улыбка Франсуа Севера облетела весь мир, но непривычный к победному церемониалу француз залил шампанским объективы фотографов. Поэтому почти все фотографии победителя получились расплывчатыми. "Франсуа еще вчера сказал мне, что выиграет", - рассказала мне Кристина. "Победная премия составит 21 миллион старых франков", - как мгновенно рассчитал Север, - "но мне из них останутся менее 50 процентов".

Пока Зифферта под вой сирен на машине шерифа доставили в аэропорт Эльмиры, пока Икс утащил кубок за быстрейший круг и внезапно начал жаловаться на боли в животе, я бросил взгляд на машины Tyrrell: левая передняя шина Севера была значительно меньше стерта, чем у Стюарта. "Он лучше выжил", как выражается Кен Тиррелл.

Но ни капли зависти. "Неудачный день сегодня", - улыбнулся мне Стюарт, когда я зашел в его личный жилой вагончик. "Но могло быть и хуже, например, стал бы шестым".

Север вспомнил свою ярость по поводу лужи масла. Потом оба пилота Tyrrell сбросили свои комбинезоны, Джеки стыдливо в соседней комнате, Франсуа рядом с бутылкой шампанского. Ставший седьмым Грэм Хилл отказался от бокала: "Дайте лучше аспирин. У меня болит голова… и очень, очень сильная недостаточная поворачиваемость".

Пелетон Гран-при встретился еще три раза в понедельник: перед кассой в банке, чтобы обналичить чеки, в самолете в Нью-Йорк, и за обедом в манхеттенском ресторане французского довоенного пилота Дрейфуса. Он подарил цветы Северу, первому французу, выигравшему Гран-при после Мориса Тринтиньяна в Монако в 1958 году: Vive la France!

Неделю спустя в гонке Формулы 2 в Валлелунге Север получил ожоги на затылке из-за лопнувшего шланга. Чтобы уклониться от Севера, Шенкену пришлось съехать с трассы. Победил Петерсон и таким образом обеспечил себе звание чемпиона Европы. Но прежде чем элите автоспорта разделиться в этом сезоне окончательно - на бразильскую Формулу 2 или южноафриканскую серию Springbock, на КанАм или просто на каникулы, они все собрались еще раз: в Брэндс Хэтч.

Агония в Брэндс Хатч

Из-за гибели Педро Родригеза мексиканский Гран-при отменили и, таким образом, для гонок освободилось 24 октября. BARC воспользовался этим шансом и организовал запасное мероприятие: гонку в честь чемпиона мира Стюарта в Брэндс Хатч. Эта хитрая, сложно изучаемая даже для лучших гонщиков из-за своих необычных поворотов, но при этом чрезвычайно интересная трасса длиной 4,265 километра в графстве Кент окаймлена, как и многие английские автодромы, земляными валами. Это потому что CSI не признало принятое в сентябре 1970 года решение комитета по безопасности о том, что земляные валы впредь недопустимы для защиты трасс. Ведь в Брэндс Хэтч до сих пор не разбился ни один гонщик высшего класса.

Йо Зифферту нравился Брэндс Хэтч. Это была его любимая трасса, на ней он знал каждый сантиметр: "Здесь я лидировал в каждой гонке спортпрототипов, один раз победил и здесь же я выиграл мой первый Гран-при". Тогда, в 1968 году, Зеппи стал первым гонщиком, проехавшим круг быстрее, чем за 1:30 - за 1:29,7 минуты.

А в субботу утром ему первому удался круг с большей средней скоростью, чем 115 миль в час: 1:22,8 - на 1,8 быстрее, чем неофициальный, на 3,0 быстрее, чем официальный рекорд! В субботу днем Зифферт посетил обед у Джека Брэбэма, который представил свою новую книгу, и был слегка не в себе от того, что потерял ключи от взятой на прокат машины. Во время последней тренировки Зифферт 20 минут ничего не делая просидел на стене боксов. "Я жду, что получится у других", - сказал он мне, - "особенно у Фиттипальди". Но Lotus бразильца тихо закатили в боксы, официально из-за поломки мотора, а на самом деле - из-за сломавшегося крепления поперечного рычага подвески.

Дитер Штапперт как раз сидел в боксах у Фиттипальди, когда зашел Зифферт: "Ты не тренируешься?". Фиттипальди ответил, что у него сломалась передняя подвеска. На это Зеппи сказал: "Не может быть. Тебе следовало бы ездить за BRM. Это самая крепкая машина Формулы 1 - у нас такого не случается". И действительно, рекорд безопасности этой британской конюшни удивителен: хотя разбивались бывшие пилоты BRM, которые уже покинули команду (как Жан Бера), или гонщики, севшие в другую машину (как Майк Спенс или Педро Родригез), но за всю ее 21-летнюю историю ни один гонщик не лишился жизни в заводской BRM.

После поломки у Фиттипальди Колин Чэпмен рассмотрел конструкцию подвески у BRM, после чего один из механиков

спросил с улыбкой: "Колин, ты хочешь что-то у нас передрать?". После того, как на последнем круге тренировки Питеру Гетину удалось достичь времени Зифферта, настроение в BRM стало еще лучше, а потом и еще, когда гоночный директор Тим Парнелл тренировался на Escort Mexico для гонки конструкторов и менеджеров команд. На толстого Тима не налез красно-белый шлем Зифферта. Хотя Зеппи со стены боксов и показывал ему в шутку сигналы "быстрее", он занял последнее место, равно как и день спустя в самой гонке, которую выиграл Брэбэм перед Сертизом и Чэпменом.

24 октября выдалось солнечным, удивительно теплым для этого времени года. Зифферт прибыл на трассу в хорошем настроении. Днем он раздавал автографы у стенда Yardley и рассказал мне, что в 1972 году команду будет финансировать Marlboro. Это значит, что машины BRM будут перекрашены в красный цвет. Зеппи переоделся в боксах, все свои пожитки он оставил во взятой на прокат машине, собираясь, как уже много раз до того, тем же вечером отправиться домой во Фрайбург, чтобы в понедельник в 9 утра, как положено, быть в своем гараже. Зифферт взял билет на самолет в 20:15.

Для короткой дистанции в 40 кругов бензобаки наполняют только наполовину. "Удачи, Зеппи", - пожелал Раймонд Мэйс и похлопал его по шлему. Сегодняшний фаворит Зифферт молча кивнул. На его правом наплечном ремне безопасности все еще висела квитанция о техническом осмотре. "Ничего страшного", - сказал мне Зеппи на замечание, что она может вибрировать. Старт был дан точно в 14 часов.

Через 20 метров после старта BRM Зифферта съехала правыми колесами с трассы, и к первому повороту он пришел только двенадцатым, потеряв преимущество поул-позиции. За боксами он был уже десятым, после первого круга - девятым. В то время как Пескароло наехал на передние колеса Виселя, другие машины развернуло и вынесло на траву, как заметил Ронни Петерсон, в шпильке "Друидс" Зифферт "на долю секунды потерял контроль, но предотвратил разворот. Я обогнал его по внутренней стороне, то есть в следующем повороте оказался снаружи и, чтобы не помешать Зифферту, сбросил газ. Зеппи сделал то же самое. Потом мы невольно одновременно ускорились и слегка коснулись друг друга".

Ронни пришлось заменить в боксах левое заднее колесо, а Зифферт начал одну из своих знаменитых погонь. Десятый круг: Гетин и Фиттипальди лидировали в пяти секундах перед Стюартом. Еще в семи секундах позади сражались Шенкен, Зифферт и Сертиз. Одиннадцатый круг: Зифферт в повороте

"Боттом" прошел на торможении Шенкена и стал четвертым, что обеспокоило Стюарта: "Если позади меня Зеппи, это всегда означает проблемы, потому что он всегда является потенциальным победителем". В течение четырех кругов Шенкен ехал за Зиффертом. На следующий день, когда Луис Стенли многократно просил его: "Постарайся вспомнить все, самые маленькие детали. Ты ничего не заметил?" Шенкен ответит, что BRM шла отлично. То, что по наблюдению Сертиза, Зифферт терял масло, воду или бензин Шенкен не заметил.

На 14 круге один английский фотограф впервые обратил внимание на то, что в "Пилигримс дроп", то есть в "Низине пилигримов" на "прямой Хоторна", задняя часть машины Зифферта так сильно касалась земли, что летели искры. Если кто-то едет по полной, то он всегда касается земли в этом месте. Только если съехать с идеальной линии вправо, этого не случается. На этом месте у Бонье однажды оторвало мотор, одна машина Формулы 5000 просто развалилась, а Гетин позже сказал, что обнаружил в низине отпечатки всех машин, правда сам не касался: "Но я и не ехал на самой границе".

Как доказывает протокол BRM, на этом 14-м круге Зифферт был более, чем на секунду медленнее, чем на прошлых, хотя круг был свободным. Он оторвался от Шенкена, но еще не догнал Стюарта и не делал ни одного обгона на круг, потому что самых медленных машин Формулы 5000 хотя и догнали Гетин и Фиттипальди, но не Стюарт и Зифферт. На этой потерянной секунде и базируется позднее личное подозрение Луиса Стенли: "Возможно, у Зеппи был "медленный прокол", "slow puncture", но, как и в Цельтвеге, он этого не заметил". Риндт однажды сказал мне о бескамерных шинах: "Они сделаны только для дороги. Тому, кто на них покидает трассу, остается надеяться на Господа".

15 круг: Сертиз за боксами обошел на торможении Шенкена и теперь находился в 150- 200 метрах позади Зифферта, когда Зеппи свернул на "прямую Хоторна". В гору, под мостом, легкий поворот вправо, прямая, снова мост и низина. Так как у обеих машин скорость была примерно одинаковой, Сертиз увидел как в замедленной сьемке, "как внезапно что-то отвалилось от задней части машины Зифферта, мне кажется коробка передач. Там были везде обломки". Быть может то, что блеснуло на солнце для Джона, было частью подвески?

"… went off on the straight", - сказал Сертиз, когда приехал в боксы с поврежденным носом. Я никогда не видел его таким возбужденным и рассерженным. BRM Зифферта на скорости примерно 250 км/ч вылетела влево с прямой, ударилась в земляной вал, пробалансировала по нему, перевернулась и

загорелась. Опытный Зифферт, лучший гонщик, который когда-либо был у Швейцарии, не имел ни одного шанса, никакой надежды против двух свалившихся на него природных катастроф. Тайну последних секунд Зеппи унес с собой.

Сигналами флагов были остановлены другие машины. Они стояли рядами по трое с замолкнувшими моторами перед поворотом на "прямую Хотторна". Товарищи к кокпитах были охвачены глухим отчаяньем и беспомощностью. "Пожарные отшатнулись. Самое худшее - это гнетущее чувство того, что не можешь помочь", сказал Фиттипальди со слезами на глазах.

Зифферт разбился в 14:19. В 14:38 по стартовой прямой проехала машина скорой помощи, с мигалкой и мотоциклетным эскортом, но не спеша. В 14:45 гонщики привели свои машины обратно в боксы. Победителем прерванной гонки объявили Гетина, который отказался снять шлем, скрывая под ним эмоции. Стюарт сказал с застывшим лицом: "В такие дни, как сегодня, я возражу любому гонщику, утверждающему, что это все того стоит. Отчаянье везде. Но нам придется его преодолеть… и ехать дальше."

Сезон Формулы 1 1971 года закончился смущением и растерянностью: год Джеки Стюарта, год нового поколения гонщиков, и год, в котором BRM дважды завоевывала путь обратно на вершину и в течение трех с половиной месяцев потеряла обоих лидеров команды. Тим Парнелл говорил: "Йо Зифферт взял на себя ответственность, как само собой разумеющееся занял место Педро Родригеза и никогда не оглядывался назад. Он был нашей яркой путеводной звездой, понимающим гонщиком, без капризов и настоящим джентльменом".

Я не знал другого такого рыцарственного гонщика.

КОНЕЦ.